

ANNEXE N° 7

Distribution des réponses aux 24 comportements-test

Effectif : 1032		Fréquence relatives observées (en %)							Non-réponse
Echelle des réponses		1	2	3	4	5	6	7	
Comportements-test									
1	Accélérer feu orange	28,0	15,8	10,6	11,0	11,0	10,4	13,2	2
2	Vitesse (nuit)	34,5	13,1	8,5	7,9	9,7	10,6	15,7	6
3	Clignotant	59,8	17,0	9,0	4,9	3,4	3,1	2,6	5
4	Changer de file	36,3	16,6	12,3	10,6	6,3	6,9	10,9	15
5	Stop	60,1	17,0	5,9	3,4	5,6	3,6	4,3	3
6	Démarrer au feu vert	73,9	11,5	5,6	3,6	1,7	1,9	1,6	6
7	Alcool (inhabituel)	56,0	19,6	8,1	6,1	2,7	2,6	4,6	1
8	Refus de priorité (petite rue)	35,4	19,1	14,0	11,2	8,6	5,4	6,2	7
9	Refuser de se laisser dépasser	77,2	10,9	4,5	2,1	1,6	0,6	3,0	8
10	Ligne blanche	58,0	19,4	7,4	4,8	3,8	2,6	3,9	7
11	Stationnement	41,5	18,3	11,8	7,7	7,4	4,6	8,6	9
12	Dépasser en 3ème position	88,4	5,7	1,6	1,0	1,3	0,4	1,8	7
13	Ne pas porter sa ceinture	47,3	11,4	6,9	7,8	5,6	6,1	14,8	6
14	Franchir un carrefour au feu rouge	61,7	16,6	6,1	5,3	5,0	2,3	2,9	5
15	Queue de poisson	78,5	9,5	2,8	2,2	3,0	1,1	2,8	7
16	Vitesse (jour)	24,7	15,7	12,2	9,6	9,5	11,0	17,4	6
17	Revendiquer la priorité	32,4	15,3	13,0	9,5	8,5	7,4	14,0	6
18	Alcool (petit repas)	56,7	17,3	7,3	5,7	3,8	3,6	5,5	9
19	Dépasser juste	59,1	17,8	7,2	5,1	4,9	2,2	3,6	8
20	Refuser la priorité (véhicule lent)	49,5	18,7	10,5	7,0	5,5	3,5	5,2	8
21	Serrer 2 roues	64,4	16,4	6,5	5,0	2,5	2,4	2,7	10
22	Suivre de près pour dépasser	41,5	17,5	12,5	7,0	6	6,7	8,6	10
23	Vitesse (agglomération)	35,6	18,0	12	9,0	9,4	5,8	10,1	7
24	Alcool (légal)	74,1	11,6	5,0	4	2,1	0,9	2,2	11

ANNEXE N° 8

EQUIVALENCE ENTRE CLASSES DE REPONSES ET INDICES DE DÉVIANCE.

HISTOGRAMMES CORRESPONDANTS.

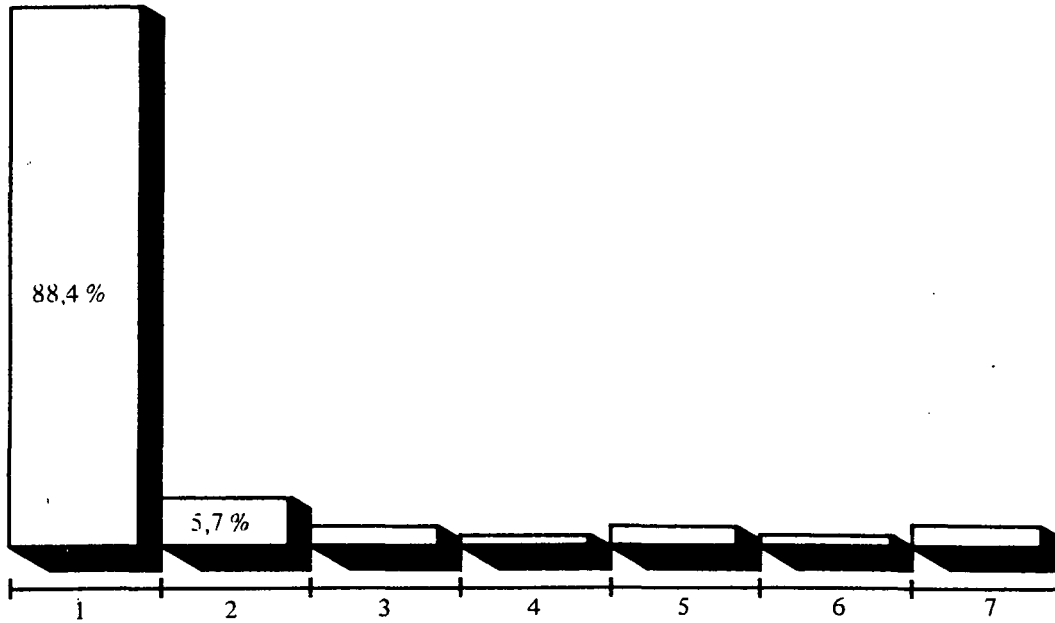
Annexe 8

Échelle de déviance relative au comportement de base
Équivalence entre classes de réponses et indices de déviance

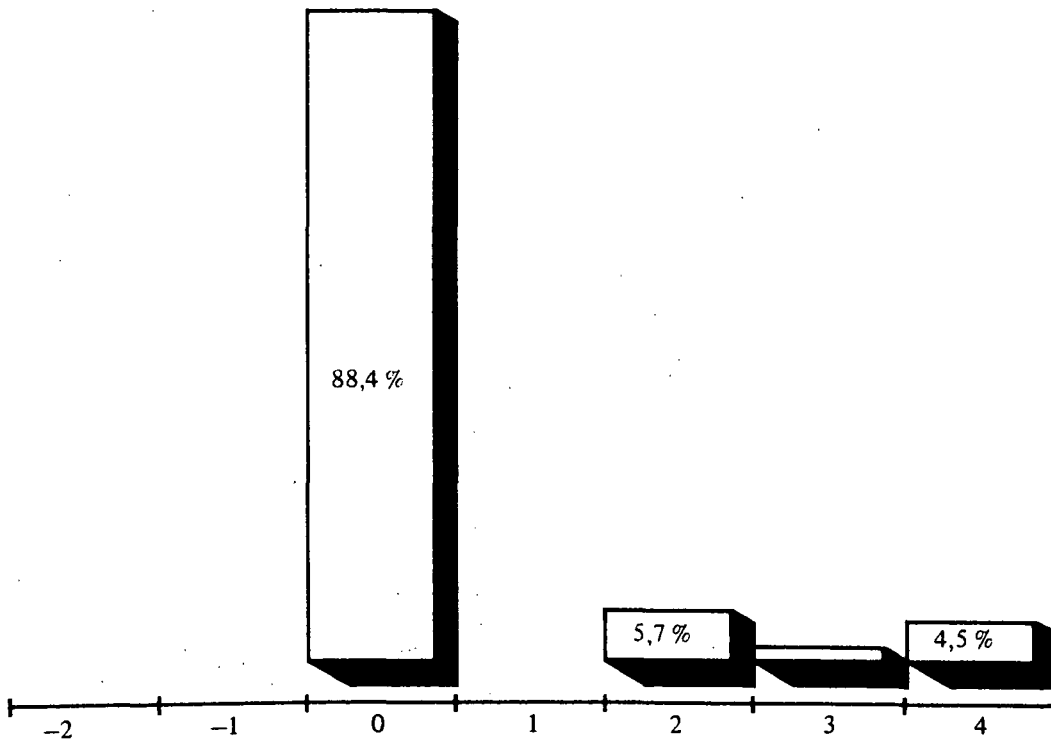
Items comportementaux	Classes des réponses à la question Q18						
	1	2	3	4	5	6	7
C1	-1	0	0	0	0	1	2
C2	-1	0	0	0	0	1	2
C3	0	0	1	2	3	3	4
C4	-1	0	0	1	2	3	3
C5	0	0	1	2	2	3	4
C6	0	1	2	3	4	4	4
C7	0	0	1	2	3	3	4
C8	-1	0	0	1	2	2	3
C9	0	1	2	3	4	4	4
C10	0	0	1	2	3	3	4
C11	0	0	0	1	2	2	3
C12	0	2	3	4	4	4	4
C13	0	0	0	1	1	2	2
C14	0	0	1	2	3	4	4
C15	0	1	2	3	3	4	4
C16	-2	0	0	0	0	1	2
C17	-1	0	0	0	1	1	2
C18	0	0	1	2	2	3	3
C19	0	0	1	2	2	3	4
C20	0	0	1	2	2	3	4
C21	0	0	2	2	3	4	4
C22	0	0	0	1	2	2	3
C23	-1	0	0	1	1	2	3
C24	0	1	2	3	4	4	4

Type 1 : Histogrammes des réponses à l'item 12 (dépasser en 3ème position)

Selon l'échelle brute

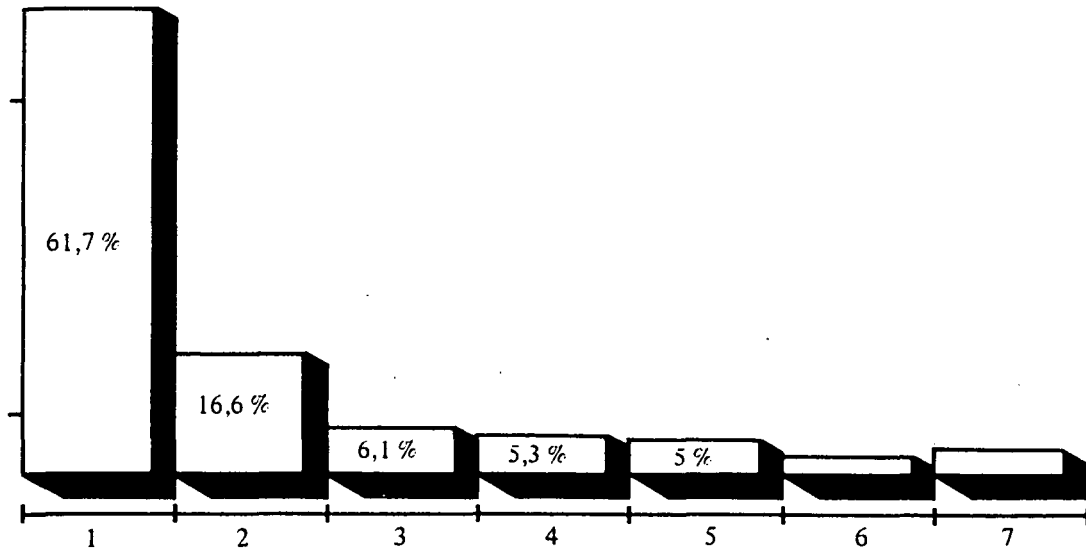


Selon l'échelle de déviance

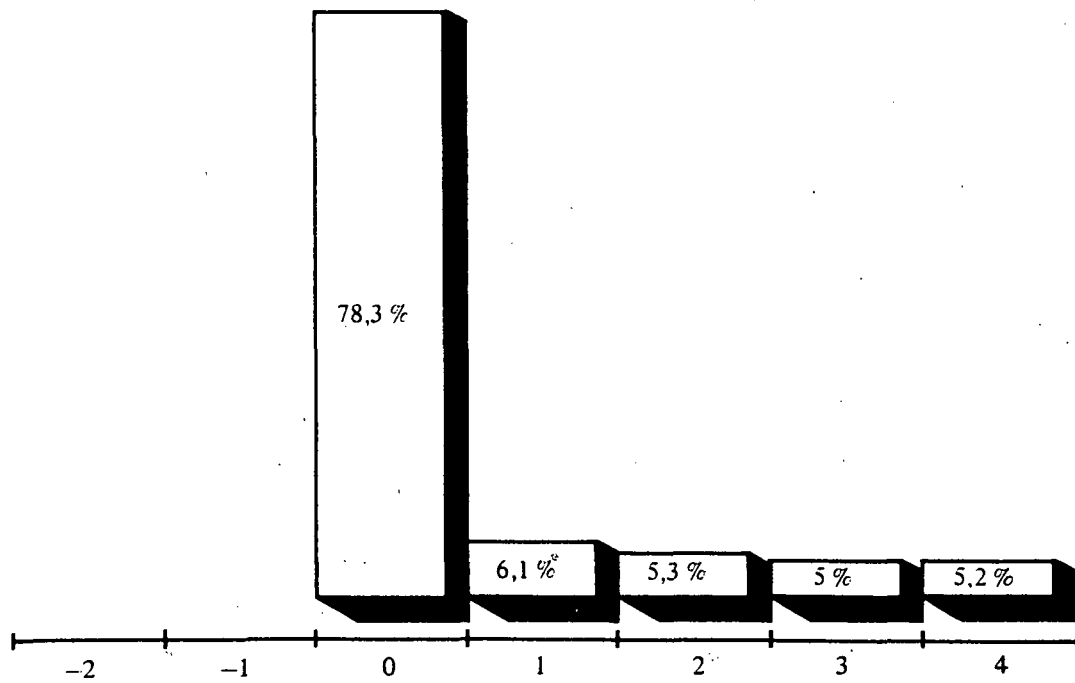


Type II : Histogrammes des réponses à l'item 14 (feu rouge)

Selon l'échelle brute

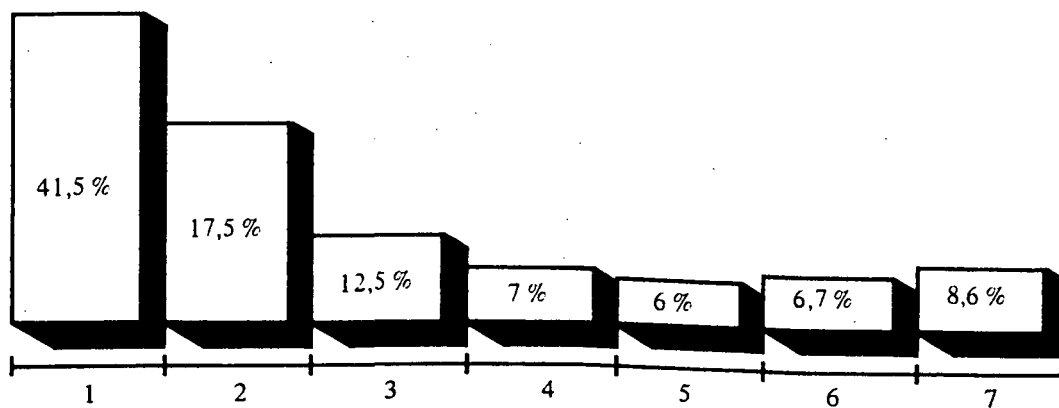


Selon l'échelle de déviance

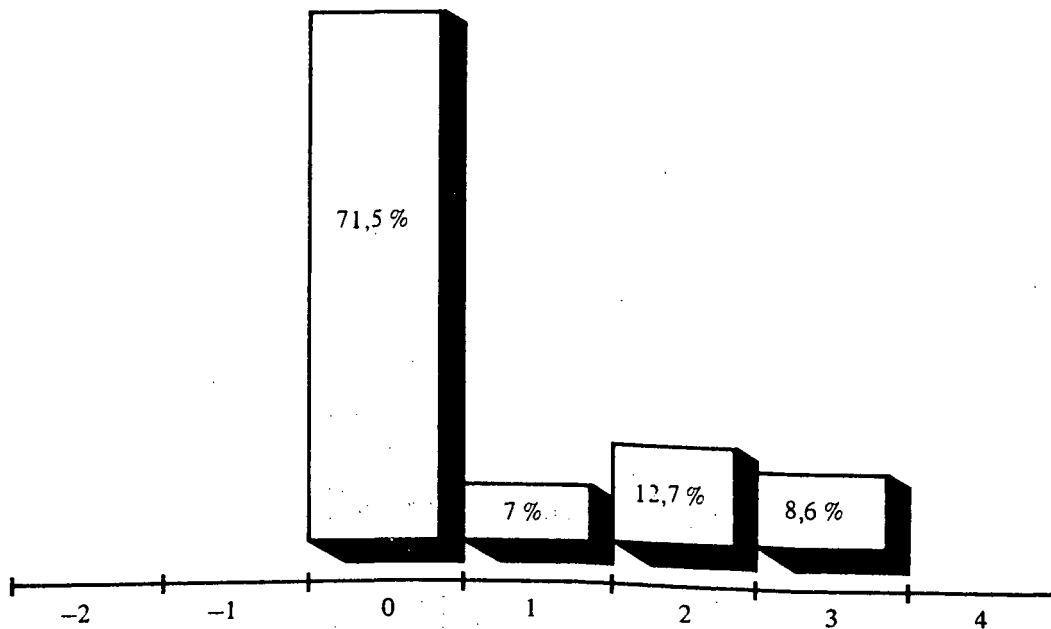


Type III : Histogrammes des réponses à l'item 22 (suivre de près pour dépasser)

Selon l'échelle brute

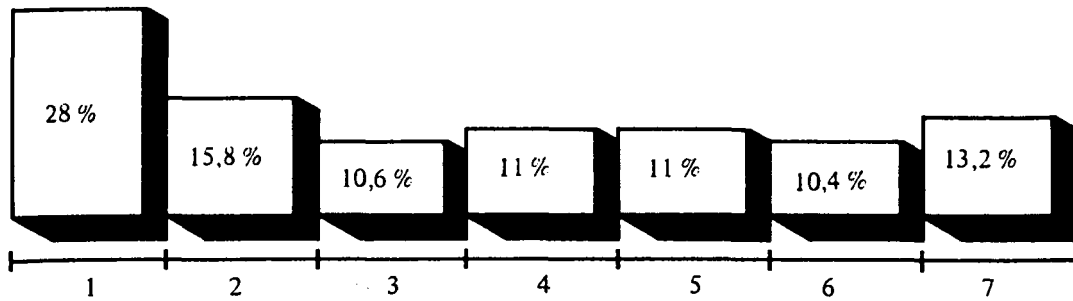


Selon l'échelle de déviance

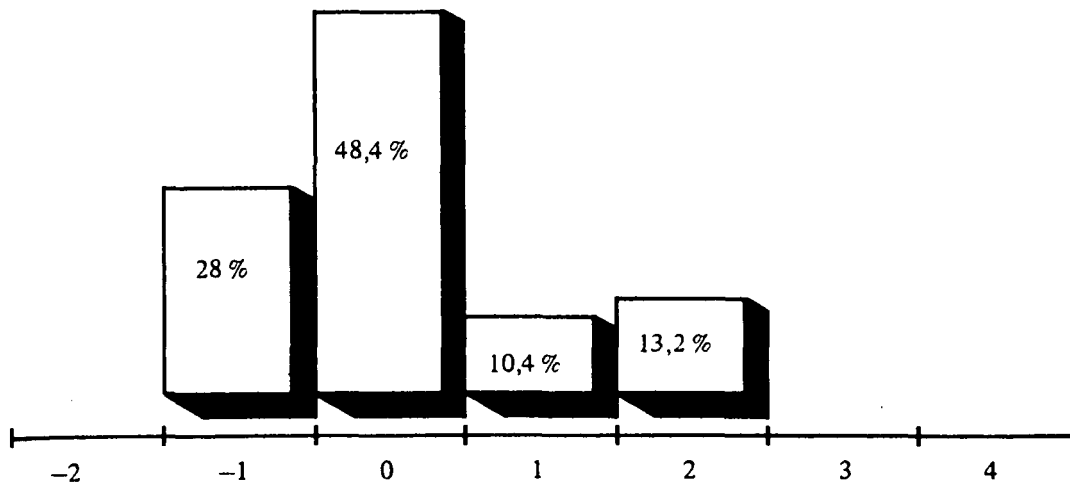


Type IV : Histogrammes des réponses à l'item 1 (franchir le feu orange)

Selon l'échelle brute



Selon l'échelle de déviance



ANNEXE N° 9

LA MATRICE DES CORRÉLATIONS

ENTRE COMPORTEMENTS-TEST

Annexe 9

Matrice des corrélations entre les 24 comportements-test.

(n = 1032 conducteurs)

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	C11	C12	C13	C14	C15	C16	C17	C18	C19	C20	C21	C22	C23	C24	
C1	1.00																								
C2	0.31	1.00																							
C3	0.15	0.21	1.00																						
C4	0.23	0.23	0.19	1.00																					
C5	0.12	0.23	0.22	0.13	1.00																				
C6	0.18	0.10	0.21	0.18	0.18	1.00																			
C7	0.21	0.25	0.18	0.15	0.23	0.11	1.00																		
C8	0.19	0.15	0.14	0.10	0.25	0.18	0.19	1.00																	
C9	0.09	0.09	0.09	0.16	0.13	0.10	0.08	0.10	1.00																
C10	0.14	0.14	0.24	0.10	0.31	0.13	0.21	0.10	0.17	1.00															
C11	0.21	0.24	0.20	0.17	0.19	0.15	0.16	0.19	0.10	0.21	1.00														
C12	0.04	0.00	0.09	0.15	0.14	0.14	0.10	0.12	0.28	0.18	0.13	1.00													
C13	0.21	0.20	0.15	0.13	0.16	0.13	0.13	0.14	0.09	0.13	0.23	0.07	1.00												
C14	0.27	0.21	0.20	0.17	0.26	0.14	0.16	0.17	0.15	0.30	0.25	0.14	0.17	1.00											
C15	0.14	0.19	0.19	0.19	0.16	0.23	0.21	0.18	0.23	0.14	0.16	0.25	0.12	0.10	1.00										
C16	0.28	0.45	0.17	0.20	0.24	0.17	0.22	0.21	0.06	0.18	0.23	0.00	0.20	0.20	0.18	1.00									
C17	0.22	0.21	0.10	0.19	0.14	0.20	0.14	0.22	0.12	0.06	0.17	0.00	0.12	0.08	0.20	0.20	1.00								
C18	0.20	0.20	0.10	0.12	0.18	0.11	0.47	0.20	0.09	0.15	0.13	0.04	0.14	0.14	0.25	0.10	0.15	1.00							
C19	0.21	0.22	0.13	0.14	0.21	0.15	0.11	0.10	0.16	0.17	0.15	0.15	0.14	0.14	0.16	0.17	0.18	0.15	1.00						
C20	0.19	0.19	0.17	0.12	0.24	0.18	0.17	0.28	0.07	0.17	0.18	0.00	0.08	0.18	0.16	0.17	0.12	0.15	0.18	1.00					
C21	0.06	0.12	0.15	0.10	0.11	0.10	0.11	0.15	0.19	0.11	0.06	0.14	0.05	0.13	0.21	0.08	0.14	0.17	0.17	0.15	1.00				
C22	0.14	0.20	0.10	0.19	0.17	0.10	0.11	0.19	0.07	0.13	0.13	0.00	0.11	0.09	0.10	0.17	0.16	0.12	0.26	0.17	0.17	1.00			
C23	0.17	0.40	0.20	0.22	0.27	0.17	0.27	0.25	0.11	0.22	0.29	0.10	0.23	0.25	0.22	0.40	0.20	0.23	0.19	0.20	0.13	0.19	1.00		
C24	0.19	0.19	0.24	0.13	0.30	0.17	0.52	0.19	0.09	0.24	0.18	0.13	0.15	0.10	0.31	0.22	0.15	0.40	0.13	0.23	0.17	0.11	0.25	1.00	

142

ANNEXE 10

LES RESULTATS DE L'ANALYSE FACTORIELLE EN COMPOSANTES PRINCIPALES

10.1. Histogramme des valeurs propres

10.2. Aides à l'interprétation

Annexe 10.1

Résultats de l'A.C.P.

Histogramme des valeurs propres

LES VALEURS PROPRES					VAL(1)=5.14397430		HISTOGRAMME DES VALEURS PROPRES DE LA MATRIE	
INUM	ITER	VAL PROPRE	POURCENTI	CUMUL				
1	0	5.14397430	21.433	21.433	*	*****	*****	*****
2	0	1.48514748	6.188	27.622	*	*****	**	
3	1	1.45379102	6.050	33.679	*	*****	**	
4	1	1.20092773	5.004	38.683	*	*****		
5	2	1.13106060	4.713	43.396	*	*****		
6	1	0.99456805	4.144	47.540	*	*****		
7	1	0.94499254	3.930	51.470	*	*****		
8	1	0.89306604	3.742	55.219	*	*****		
9	2	0.86778873	3.616	58.835	*	*****		
10	2	0.84236902	3.510	62.345	*	*****		
11	1	0.82427901	3.435	65.780	*	*****		
12	2	0.78750038	3.281	69.061	*	*****		
13	4	0.77154004	3.215	72.276	*	*****		
14	2	0.73539573	3.064	75.340	*	*****		
15	3	0.72415119	3.017	78.357	*	*****		
16	2	0.68802043	2.867	81.224	*	*****		
17	3	0.60032941	2.778	84.003	*	*****		
18	2	0.64109800	2.671	86.674	*	*****		
19	3	0.61157960	2.548	89.222	*	*****		
20	1	0.60389038	2.516	91.738	*	*****		
21	2	0.54350722	2.265	94.003	*	*****		
22	3	0.50901039	2.121	96.124	*	*****		
23	1	0.50088071	2.087	98.211	*	*****		
24	1	0.42439413	1.789	100.000	*	*****		

Résultats de l'A.C.P.

Aides à l'interprétation.

L'analyse porte sur 1 032 individus et 24 variables (j = 1 à 24).

6 axes factoriels ont été retenus ($\alpha = 1$ à 6).

	J	QLT	POID	INR1	1 ^{er} F	COR	CTR1	2 ^{er} F	COR	CTR1	3 ^{er} F	COR	CTR1	4 ^{er} F	COR	CTR1	5 ^{er} F	COR	CTR1	6 ^{er} F	COR	CTR1
11C1	1	385	1	421	493	243	471	304	93	621	-167	28	191	70	5	41	-105	11	101	-70	5	51
21C2	1	555	1	421	558	312	611	349	122	821	-167	35	241	131	17	141	-150	25	221	209	44	441
31C3	1	300	1	421	450	208	401	-52	3	21	77	6	41	-244	60	501	154	24	211	-25	6	61
41C4	1	293	1	421	438	192	371	-90	8	01	-251	54	371	134	18	151	-145	21	191	8	0	01
51C5	1	454	1	421	522	273	531	3	0	01	31	1	11	-310	48	221	284	61	721	20	1	11
61C6	1	409	1	421	410	100	331	-222	50	331	-151	23	101	139	25	211	48	2	21	-375	141	1421
71C7	1	642	1	421	522	273	531	134	18	121	-70	325	2241	41	2	11	-121	15	131	97	9	101
81C8	1	491	1	421	405	210	421	-67	5	31	-32	1	11	71	5	41	314	59	671	-405	165	1601
91C9	1	491	1	421	321	105	201	-529	280	1891	-142	20	141	-15	0	01	-292	60	701	44	2	21
101C10	1	540	1	421	472	223	451	-147	22	151	27	1	11	-510	261	2171	117	14	121	162	20	201
111C11	1	345	1	421	480	231	451	91	8	61	-161	26	101	-219	48	401	-54	3	31	-169	29	291
121C12	1	502	1	421	306	95	181	-539	-292	1901	-127	16	111	-169	29	241	-255	05	581	66	4	51
131C13	1	269	1	421	392	154	301	172	30	201	-139	20	131	-114	13	111	-210	48	421	-76	0	01
141C14	1	421	1	421	471	222	451	-10	0	01	-141	20	141	-417	174	1451	-51	3	21	-74	1	11
151C15	1	482	1	421	476	227	441	-332	110	741	-113	13	91	182	33	281	-292	60	701	-112	13	131
161C16	1	524	1	421	548	300	581	403	162	1091	-191	37	251	35	1	11	-145	21	191	42	2	21
171C17	1	469	1	421	397	150	291	-12	0	01	-148	22	151	462	214	1781	-13	0	01	-288	53	541
181C18	1	625	1	421	487	237	461	53	5	21	-589	547	2391	180	33	271	-42	2	21	59	4	41
191C19	1	547	1	421	423	180	351	-117	14	91	-221	49	341	138	19	161	121	15	131	520	270	2721
201C20	1	498	1	421	438	192	371	-28	1	11	-38	1	11	5	0	01	522	273	2421	-174	30	311
211C21	1	415	1	421	340	110	221	-398	159	1071	26	1	01	270	76	631	154	24	211	197	39	391
221C22	1	565	1	421	379	144	261	-10	0	01	-211	45	311	201	06	571	437	192	1691	322	117	1181
231C23	1	514	1	421	611	374	731	324	105	711	-118	14	101	0	0	01	-142	20	181	23	1	11
241C24	1	665	1	421	550	314	611	-20	0	01	-590	342	2321	8	0	01	-54	3	31	22	0	01
				24.0	10001		10001			10001			10001			10001			10001			10001

Légende :

- (1) la coordonnée ligne j et colonne α est égale au coefficient de corrélation entre la variable j et l'axe factoriel α .
- (2) COR mesure la qualité de la représentation de j par sa projection sur l'axe α .
- (3) CTR est la contribution de j à l'inertie expliquée par l'axe α .
- (4) QLT = \sum COR mesure la qualité de la représentation de j dans le sous-espace des 6 facteurs.

ANNEXE N° 11

L'ANALYSE TYPOLOGIQUE

11.1. L'algorithme des nuées dynamiques

11.2. Projection des formes fortes dans les différents plans factoriels

L'ALGORITHME DES NUÉES DYNAMIQUES

Pour une théorie plus complète de la méthode, on consultera utilement L'ANALYSE TYPOLOGIQUE de J.L. CHANDON et S. PINSON.

1) Description sommaire de l'algorithme

Sur la population des éléments à classer, est définie une distance permettant de calculer la proximité d'un élément à une classe d'éléments.

k noyaux sont générés au hasard ou désignés par l'utilisateur.

La première partition est formée des k classes comprenant les éléments qui sont les plus proches d'un des noyaux que de tous les autres ; à partir de cette partition on définit une nouvelle famille de k noyaux en associant à chaque classe de la partition, un élément ou ensemble d'éléments (futur noyau) qui en est la plus proche.

On itère le processus ainsi décrit, jusqu'à obtenir une partition et une famille de noyaux qui se correspondent.

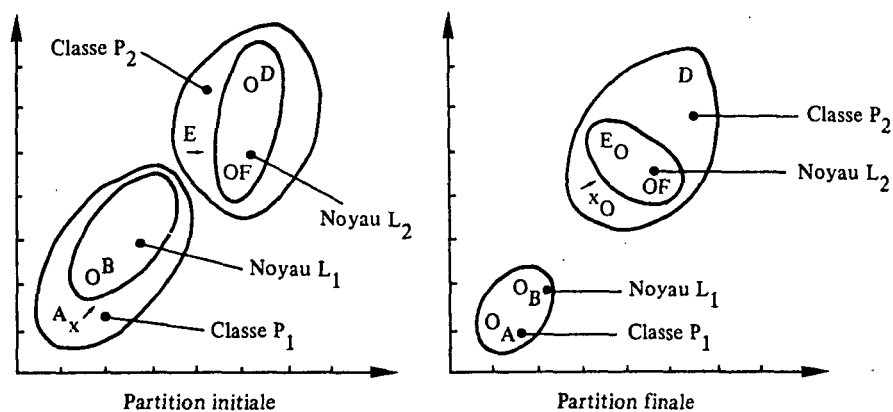
2) Formes fortes

La partition obtenue dépend du choix des noyaux de départ ; afin de pallier cet arbitraire on recommence la classification plusieurs fois de suite : on obtient ainsi plusieurs partitions donnant naissance à des formes fortes.

Les formes fortes principales correspondent à des sous-groupes homogènes et relativement nombreux de la population.

Les formes fortes où n'apparaissent qu'un ou deux individus correspondent à des éléments difficiles à classer.

Cependant il est possible de les rattacher aux formes principales en affectant les individus correspondant à la forme la plus voisine.



Le O représente les noyaux.

Les flèches représentent les affectations des objets aux noyaux.

Exemple* de l'algorithme des nuées dynamiques.

* tiré de l'ANALYSE TYPOLOGIQUE CHANDON et PINSON (MASSON).

PROJECTION DES FORMES FORTES DANS DIFFÉRENTS PLANS FACTORIELS (1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6).

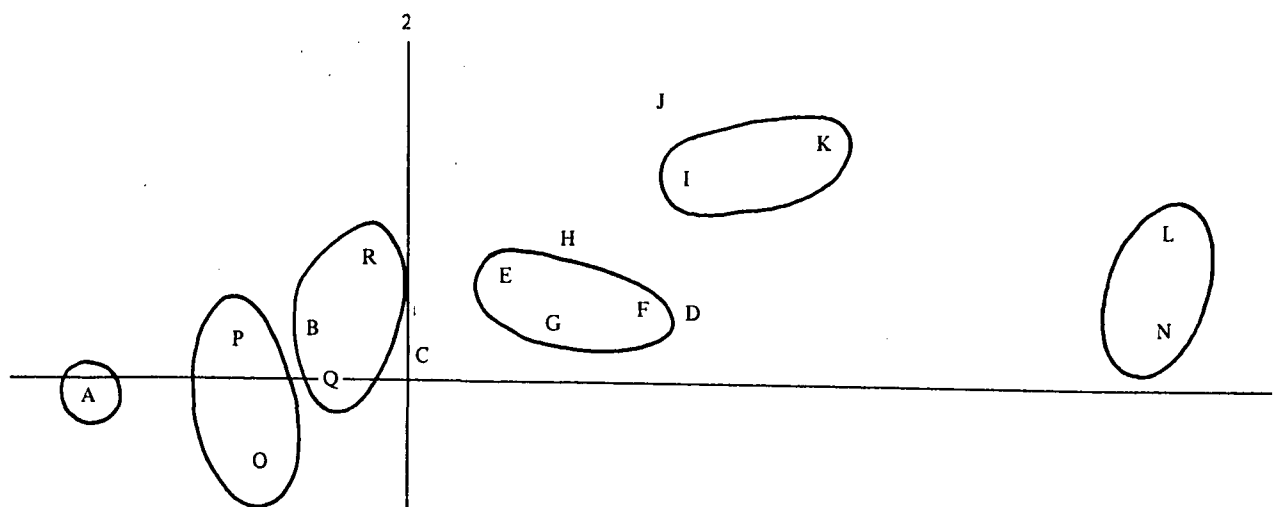


Schéma a.

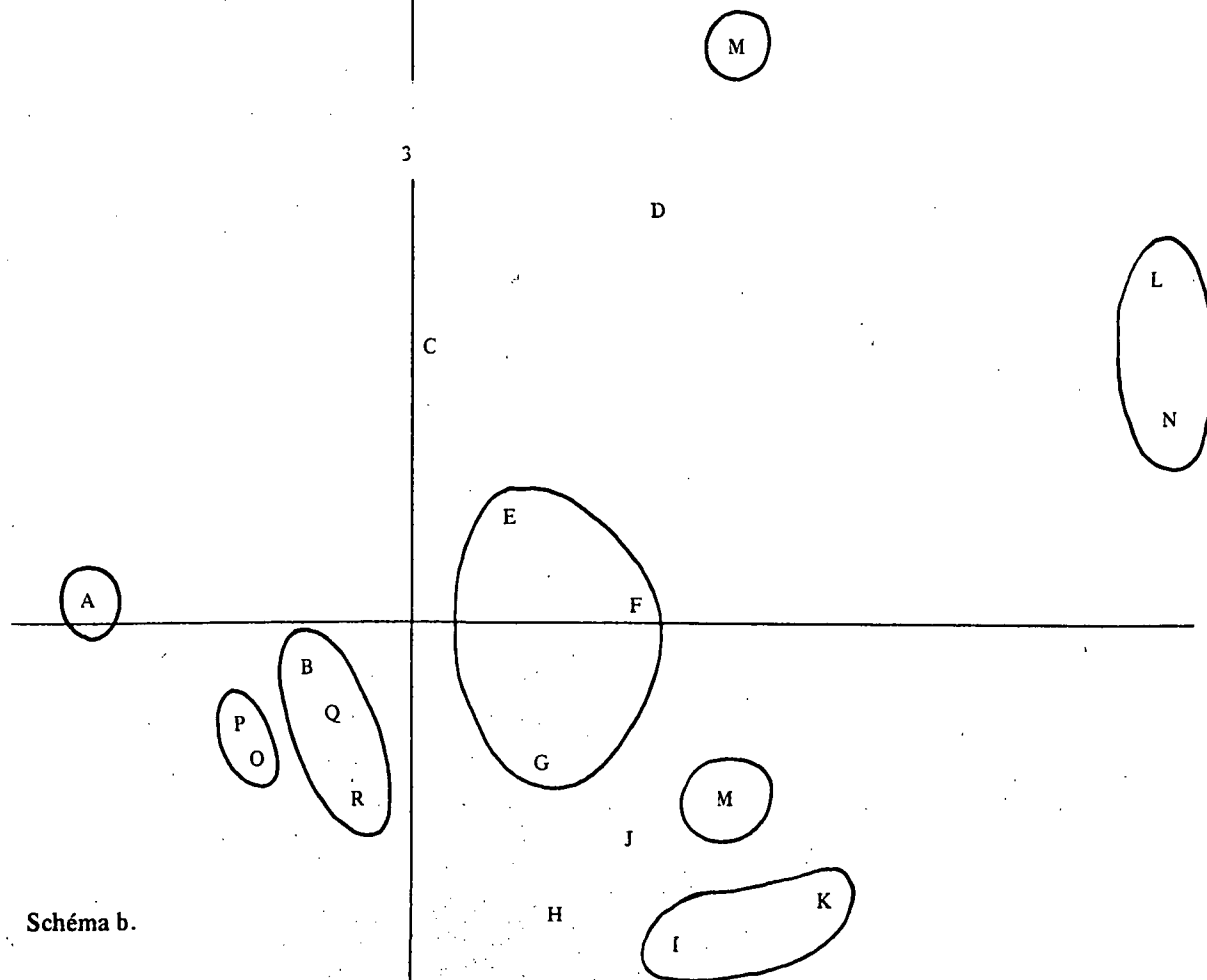


Schéma b.

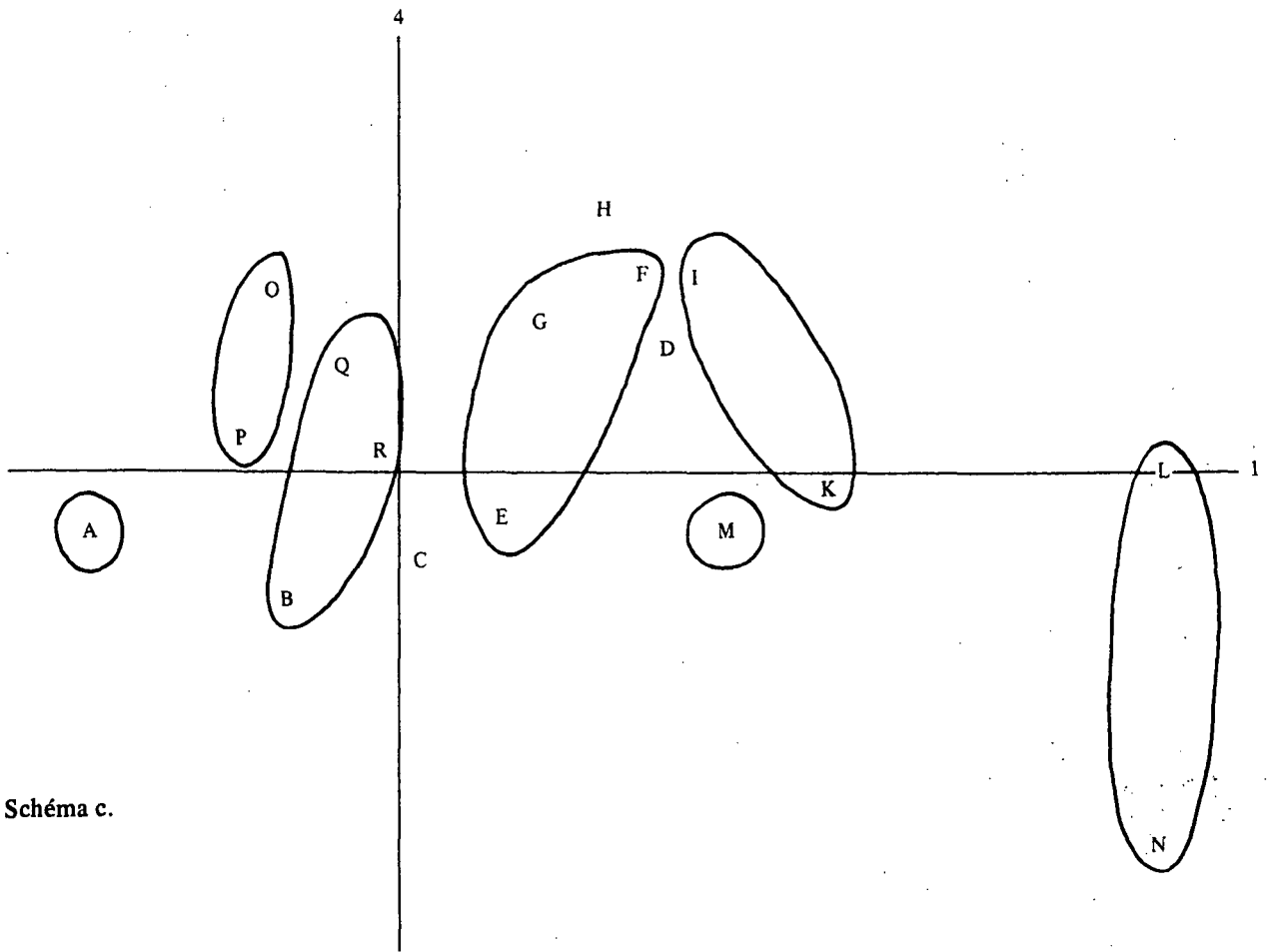


Schéma c.

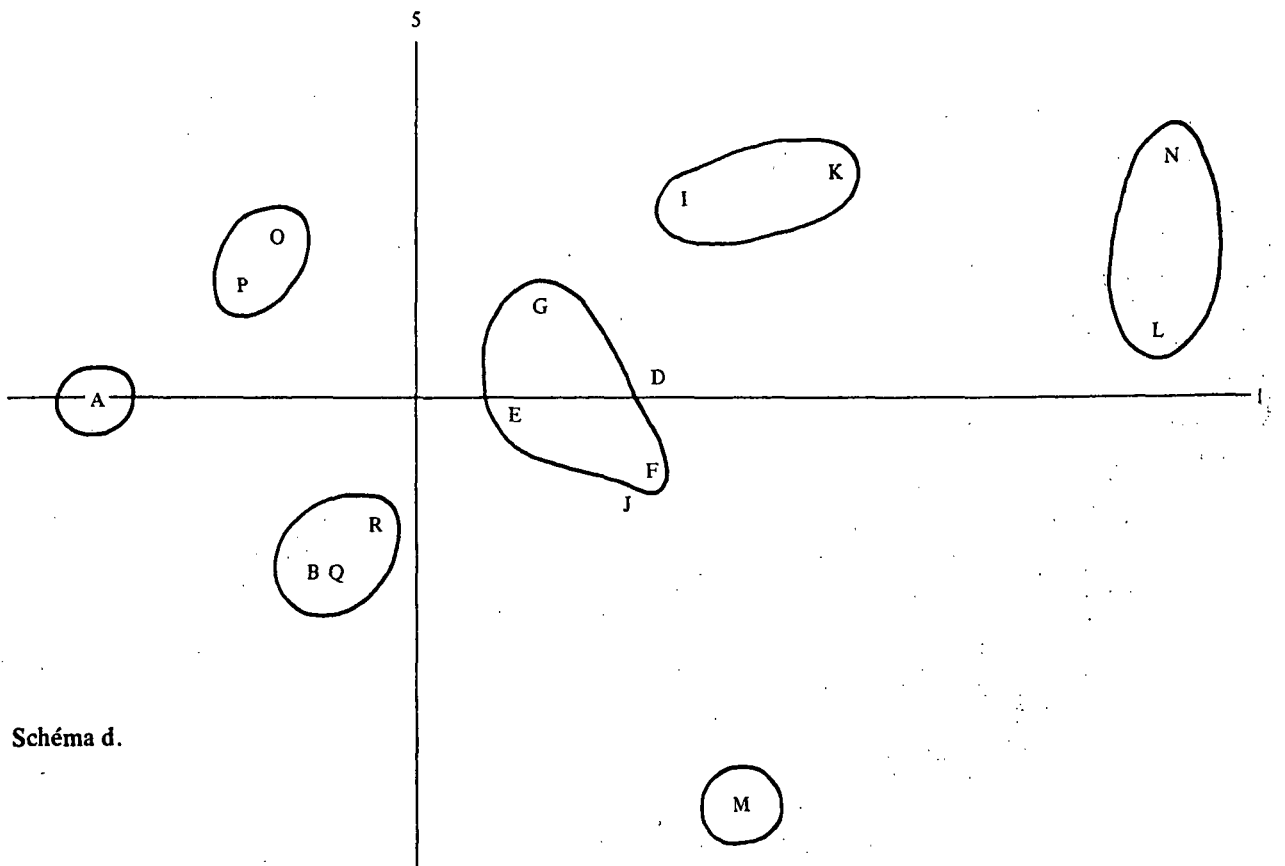


Schéma d.

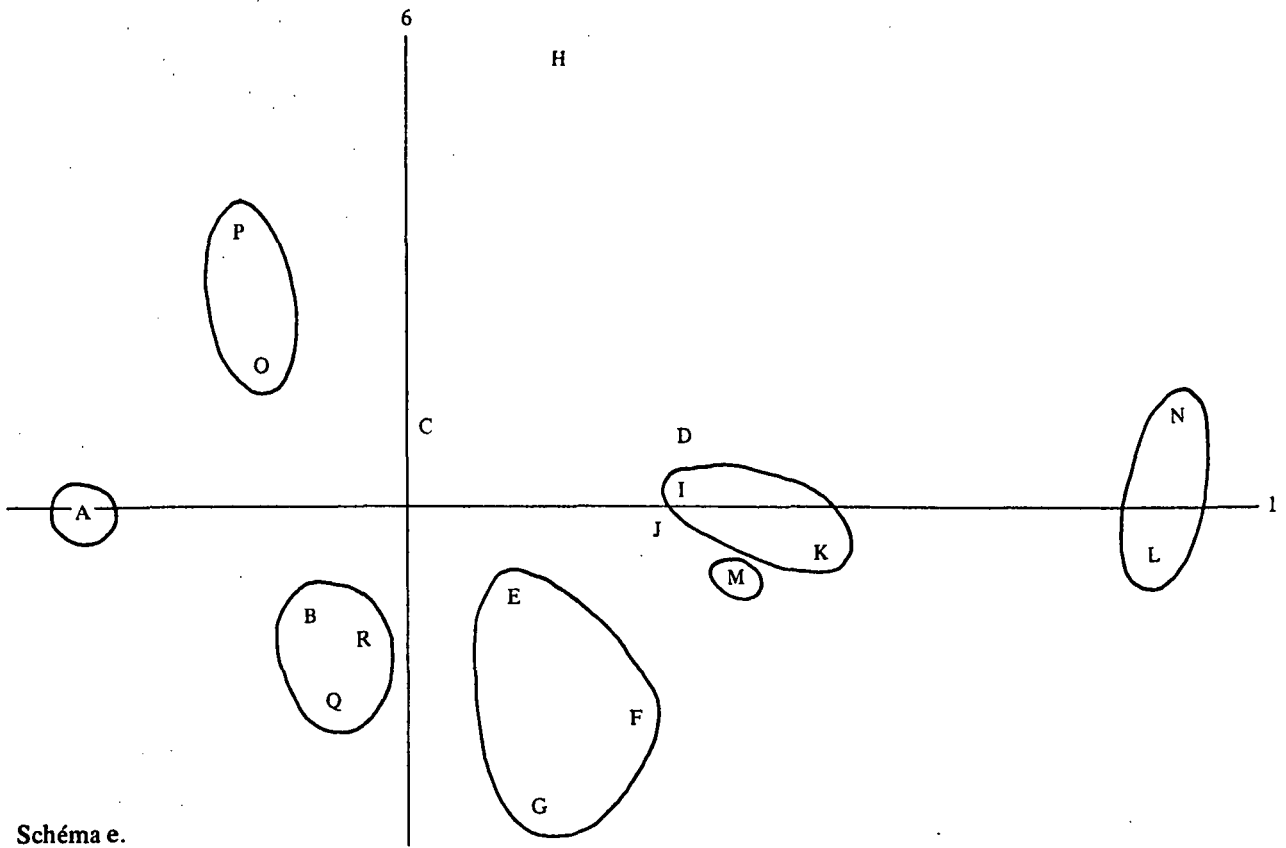


Schéma e.

ANNEXE N° 12

**VALEURS DE L'INDICE DE DEVIANCE
PAR TYPE ET PAR COMPORTEMENT-TEST**

Annexe 12

Valeurs moyennes de l'indice de déviance pour chacun des 11 types et des 24 comportements-test (C 1 à C 24)

TYPE 1	N	MEAN	TYPE 2	N	MEAN	TYPE 3	N	MEAN	TYPE 4	N	MEAN	TYPE 5	N	MEAN	TYPE 6	N	MEAN	TYPE 7	N	MEAN	TYPE 8	N	MEAN	TYPE 9	N	MEAN	TYPE 10	N	MEAN	TYPE 11	N	MEAN
C1	333	-2.49368949	C1	87	-0.13793162	C1	121	0.1986824	C1	52	-0.0769298	C1	41	0.46341463	C1	65	0.39461538	C1	43	0.32023256	C1	64	0.6837589	C1	65	0.69066000	C1	65	0.49066000	C1	65	0.49066000
C2	333	-2.5159225	C2	87	-0.1494523	C2	121	-0.1494523	C2	52	0.09066000	C2	41	0.6897519	C2	65	0.49066000	C2	43	0.6897519	C2	64	0.79687500	C2	65	0.69066000	C2	65	0.49066000	C2	65	0.49066000
C3	333	-0.83688774	C3	87	0.21092680	C3	121	0.26263636	C3	43	1.29255814	C3	52	0.61538462	C3	65	0.6769298	C3	43	1.29255814	C3	64	1.82586666	C3	65	0.6769298	C3	65	0.49066000	C3	65	0.49066000
C4	333	-0.36747781	C4	87	0.36747781	C4	121	0.63683386	C4	43	0.32023256	C4	52	0.65583846	C4	65	0.79687500	C4	43	0.32023256	C4	64	0.58437500	C4	65	0.6769298	C4	65	0.49066000	C4	65	0.49066000
C5	333	-0.01393331	C5	87	0.29988586	C5	121	0.29752856	C5	43	0.29752856	C5	52	0.67397692	C5	65	0.79687500	C5	43	0.29752856	C5	64	2.10927500	C5	65	0.67397692	C5	65	0.49066000	C5	65	0.49066000
C6	333	-0.13145283	C6	87	0.35632184	C6	121	0.70547384	C6	43	0.70547384	C6	52	0.17387692	C6	65	0.49066000	C6	43	0.70547384	C6	64	1.21875000	C6	65	0.17387692	C6	65	0.49066000	C6	65	0.49066000
C7	333	-0.16382930	C7	87	0.11444253	C7	121	0.29561157	C7	43	0.29561157	C7	52	1.48307692	C7	65	0.49066000	C7	43	0.29561157	C7	64	1.69066000	C7	65	0.17387692	C7	65	0.49066000	C7	65	0.49066000
C8	333	-0.25183577	C8	87	0.32183588	C8	121	0.69948989	C8	43	0.69948989	C8	52	0.17387692	C8	65	0.49066000	C8	43	0.69948989	C8	64	1.69066000	C8	65	0.17387692	C8	65	0.49066000	C8	65	0.49066000
C9	333	-0.19315665	C9	87	0.4929885	C9	121	0.4132314	C9	43	0.4132314	C9	52	0.39769298	C9	65	0.49066000	C9	43	0.4132314	C9	64	1.69066000	C9	65	0.39769298	C9	65	0.49066000	C9	65	0.49066000
C10	333	-0.13964638	C10	87	0.2535184	C10	121	0.62922680	C10	43	0.62922680	C10	52	0.67397692	C10	65	0.49066000	C10	43	0.62922680	C10	64	1.69066000	C10	65	0.67397692	C10	65	0.49066000	C10	65	0.49066000
C11	333	-0.11227154	C11	87	0.34137931	C11	121	0.85123957	C11	43	0.85123957	C11	52	0.32023256	C11	65	0.49066000	C11	43	0.85123957	C11	64	1.69066000	C11	65	0.32023256	C11	65	0.49066000	C11	65	0.49066000
C12	333	-0.04475155	C12	87	0.28689455	C12	121	0.38816529	C12	43	0.38816529	C12	52	0.32023256	C12	65	0.49066000	C12	43	0.38816529	C12	64	1.69066000	C12	65	0.32023256	C12	65	0.49066000	C12	65	0.49066000
C13	333	-0.19988882	C13	87	0.32183588	C13	121	0.7952924	C13	43	0.7952924	C13	52	0.4132314	C13	65	0.49066000	C13	43	0.7952924	C13	64	1.69066000	C13	65	0.4132314	C13	65	0.49066000	C13	65	0.49066000
C14	333	-0.11448251	C14	87	0.1442529	C14	121	0.63683384	C14	43	0.63683384	C14	52	0.4132314	C14	65	0.49066000	C14	43	0.63683384	C14	64	1.69066000	C14	65	0.4132314	C14	65	0.49066000	C14	65	0.49066000
C15	333	-0.07318785	C15	87	0.25445782	C15	121	0.52065116	C15	43	0.52065116	C15	52	0.4132314	C15	65	0.49066000	C15	43	0.52065116	C15	64	1.69066000	C15	65	0.4132314	C15	65	0.49066000	C15	65	0.49066000
C16	333	-0.03399817	C16	87	-0.17241379	C16	121	0.22414838	C16	43	0.22414838	C16	52	-0.3658462	C16	65	0.49066000	C16	43	0.22414838	C16	64	1.69066000	C16	65	-0.3658462	C16	65	0.49066000	C16	65	0.49066000
C17	333	-0.02663787	C17	87	0.09155492	C17	121	0.29993174	C17	43	0.29993174	C17	52	-0.3658462	C17	65	0.49066000	C17	43	0.09155492	C17	64	1.69066000	C17	65	-0.3658462	C17	65	0.49066000	C17	65	0.49066000
C18	333	-0.13938128	C18	87	0.24127391	C18	121	0.89917335	C18	43	0.89917335	C18	52	1.44887692	C18	65	0.49066000	C18	43	0.24127391	C18	64	1.69066000	C18	65	1.44887692	C18	65	0.49066000	C18	65	0.49066000
C19	333	-0.04988836	C19	87	0.29585747	C19	121	0.89917335	C19	43	0.89917335	C19	52	0.4132314	C19	65	0.49066000	C19	43	0.29585747	C19	64	1.69066000	C19	65	0.4132314	C19	65	0.49066000	C19	65	0.49066000
C20	333	-0.24543881	C20	87	0.25548238	C20	121	0.33663421	C20	43	0.33663421	C20	52	0.32023256	C20	65	0.49066000	C20	43	0.25548238	C20	64	1.69066000	C20	65	0.32023256	C20	65	0.49066000	C20	65	0.49066000
C21	333	-0.14271548	C21	87	0.49285875	C21	121	0.14849587	C21	43	0.14849587	C21	52	0.4132314	C21	65	0.49066000	C21	43	0.49285875	C21	64	1.69066000	C21	65	0.4132314	C21	65	0.49066000	C21	65	0.49066000
C22	333	-0.10744961	C22	87	1.62865856	C22	121	0.19223148	C22	43	0.19223148	C22	52	0.4132314	C22	65	0.49066000	C22	43	1.62865856	C22	64	1.69066000	C22	65	0.4132314	C22	65	0.49066000	C22	65	0.49066000
C23	333	-0.55146214	C23	87	-0.19546288	C23	121	0.52992852	C23	43	0.52992852	C23	52	0.4132314	C23	65	0.49066000	C23	43	-0.19546288	C23	64	1.69066000	C23	65	0.4132314	C23	65	0.49066000	C23	65	0.49066000
C24	333	-0.18887829	C24	87	0.13773183	C24	121	0.20561157	C24	43	0.20561157	C24	52	1.3307692	C24	65	0.49066000	C24	43	0.13773183	C24	64	1.69066000	C24	65	1.3307692	C24	65	0.49066000	C24	65	0.49066000

ANNEXE N° 13

**VALEURS MOYENNES DE L'INDICE DE
DÉVIANCE PAR TYPE
APRES REGROUPEMENT DES COMPORTEMENTS-TEST**

Annexe n° 13

Valeurs moyennes de l'indice de déviance par type
après regroupement des comportements-test

Comportements- test regroupés Type	Vitesse	Proximité	Dépassements dangereux	Territoire	Alcool	Dépassements douteux	Priorité	Ceinture	Stationne- nement
	Vj, Vn, Fo	Dem.p, S.2R	Qp, Rf.dép D3	L.bl, St, Fr	Al, A.in, A.p.r	Dj, D.pr	P.obl, P.rf.l	Cr	Stat
1	-0,59	0,15	0,12	0,11	0,11	0,08	-0,34	0,19	0,11
2	-0,15	0,67	0,29	0,24	0,16	1,25	0,21	0,32	0,24
3	0,13	0,42	0,44	0,41	0,17	0,12	0,19	0,70	0,85
4	-0,14	0,34	0,29	0,60	1,42	0,28	-0,01	0,58	0,27
7	0,47	0,77	0,40	0,45	1,41	0,44	0,79	0,82	0,65
8	1,15	0,91	0,38	1,07	0,30	1,55	1,09	0,87	1,45
5	0,65	0,86	0,48	0,49	0,64	1,29	0,86	0,80	0,61
9	0,91	0,49	0,31	1,1					
9	0,91	0,49	0,31	1,14	0,94	0,55	0,20	1,14	1,05
6	0,91	0,77	0,31	0,84	0,24	1,18	0,29	0,81	0,90
11	0,28	1,50	2,16	1,03	0,66	0,95	0,64	0,88	1,05
10	0,86	1,18	1,06	2,04	2,62	1,16	0,81	1,03	1,56

L'indice de déviance est une mesure particulière de l'écart par rapport à la norme moyenne de la population (cf. document ref. 17).

ANNEXE 14

TYPOLOGIE DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE ET CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES

14.1 Données numériques

14.2 Commentaires

Annexe 14-1

DONNEES NUMERIQUES

Nous donnons ci-après les tableaux croisant les 11 types de COMPORTEMENT DE BASE (C.B.) avec les principales caractéristiques individuelles des conducteurs :

- 1 – sexe
- 2 – âge
- 3 – sexe et âge
- 4 – situation de famille
- 5 – niveau d'études
- 6 – profession
- 7 – ancienneté du permis de conduire
- 8 – gamme de voiture utilisée
- 9 – kilométrage moyen annuel parcouru
- 10 – opinion politique
- 11 – intérêt pour la politique
- 12 – religion
- 13 – croyance et pratique religieuse
- 14 – fréquence des infractions
- 15 – gravité maximale des contrôles ou infractions
- 16 – fréquence des accidents
- 17 – gravité maximale des accidents
- 18 – fréquence des accidents et infractions (bilan global)
- 19 – type d'assurance souscrit
- 20 – utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail
- 21 – utilisation de la voiture pour les déplacements professionnels
- 22 – utilisation de la voiture pour aller en week-end
- 23 – utilisation de la voiture de nuit pour les trajets courts
- 24 – utilisation de la voiture de nuit pour de longs parcours
- 25 – utilisation de la voiture de nuit pendant les week-ends
- 26 – utilisation de la voiture de nuit pour aller en vacances
- 27 – intention déclarée par le conducteur en cas de suspension du permis de conduire

Dans chacune des cases de ces différents tableaux figurent :

- L'effectif par case
- Le pourcentage colonne

Par ailleurs, pour chaque case, les X^2 par case (« cell- χ^2 »), ont été calculés ; le test proposé par BISHOP et al (1975) permet d'estimer les écarts significatifs : on a souligné d'une astérisque les cases correspondant à des X^2 significatifs au seuil 0.001.

1 - Sexe
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
hommes	289 75.46	62 71.28	86 71.07	42 80.77	36 87.80	24 77.42	74 87.06	47 78.33	33 76.74	58 90.63	50 76.92	801 77.62
femmes	94 24.54	* 25 28.74	* 35 28.93	10 19.23	* 5 12.20	7 22.58	* 11 12.94	13 21.67	10 23.26	* 6 9.38	15 23.08	231 22.38
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	103 ² 100

2 – Age
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
18-21 ans	* 30 7.83	8 9.20	* 10 8.26	6 11.54	6 14.63	* 11 35.48	9 10.59	* 18 30.00	6 13.95	10 15.87	* 12 18.46	126 12.22
22-35 ans	* 118 30.81	* 50 57.47	* 62 51.24	26 50.00	20 48.78	10 32.26	* 49 57.65	* 34 56.67	23 53.49	* 38 60.32	27 41.54	457 44.33
36-55 ans	91 23.76	* 14 16.09	29 23.97	12 23.08	10 24.39	6 19.35	22 25.88	* 7 11.67	11 25.58	12 19.05	18 27.69	232 22.50
56-65 ans	* 63 16.45	11 12.64	13 10.74	5 9.62	* 1 2.44	* 1 3.23	* 5 5.88	* 1 1.67	* 1 2.33	* 3 4.76	5 7.69	109 10.57
plus de 65 ans	* 81 21.15	* 4 4.60	* 7 5.79	3 5.77	4 9.76	3 9.68	* 0 0.00	* 0 0.00	* 2 4.65	* 0 0.00	* 3 4.62	107 10.38
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1031 100

3 – Sexe et âge
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
hommes 18-21 ans	* 23 6.01	7 8.05	* 8 6.61	4 7.69	5 12.20	* 7 22.58	7 6.24	* 14 23.33	5 11.63	* 10 15.87	* 11 16.92	101 9.80
hommes 22-35 ans	* 77 20.10	30 34.48	41 33.88	19 36.54	16 39.02	8 25.81	* 43 50.59	* 28 46.67	17 39.53	* 36 57.14	22 33.85	337 32.69
hommes 36-55 ans	64 16.71	12 13.79	20 16.53	11 21.15	* 10 24.39	5 16.13	* 19 22.35	* 5 8.33	8 18.60	10 15.87	11 16.92	175 16.97
hommes 56-65 ans	* 55 14.36	11 12.64	10 8.26	5 9.62	* 1 2.44	1 3.23	5 5.88	* 0 0.00	* 1 2.33	* 2 3.17	4 6.15	95 9.21
hommes 65 ans et plus	* 70 18.28	* 2 2.30	* 7 5.79	3 5.77	4 9.76	3 9.68	* 0 0.00	* 0 0.00	2 4.65	* 0 0.00	* 2 3.08	93 9.02
femmes 18-21 ans	7 1.83	1 1.15	2 1.65	2 3.85	1 2.44	* 4 12.90	2 2.35	* 4 6.67	1 2.33	* 0 0.00	1 1.54	25 2.42
femmes 22-35 ans	41 10.70	* 20 22.99	* 21 17.36	7 13.46	4 9.76	2 6.45	* 6 7.06	6 10.00	6 13.95	* 2 3.17	5 7.69	120 11.64
femmes 36-55 ans	* 27 7.05	* 2 2.30	9 7.44	1 1.92	* 0 0.00	1 3.23	3 3.53	2 3.33	3 6.98	2 3.17	* 7 10.77	57 5.53
femmes 56-65 ans	* 8 2.09	0 0.00	3 2.48	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	1 1.67	0 0.00	1 1.59	1 1.54	14 1.36
femmes 65 ans et plus	* 11 2.87	2 2.30	* 0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	1 1.54	14 1.36
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1031

4 – Situation de famille
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Célibataire	* 64 16.71	* 29 33.33	25 20.66	12 23.08	12 29.27	* 13 41.94	23 27.06	* 24 40.00	12 27.91	* 26 40.63	* 27 41.54	267 25.87
Marié	* 295 77.01	56 64.37	86 71.07	37 71.16	28 68.29	17 54.84	60 70.59	34 56.67	31 72.09	* 35 54.69	* 32 49.23	711 68.90
Veuf, séparé, divorcé	24 6.27	2 2.30	* 10 8.26	3 5.77	1 2.44	1 3.23	2 2.35	2 3.33	* 0 0.00	3 4.69	* 6 9.23	54 5.23
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1032 100

5 – Niveau d'études déclaré
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Etudes primaires	* 136 35.51	21 24.14	27 22.31	12 23.08	9 21.95	6 19.36	* 8 9.41	* 1 1.67	* 4 9.30	* 9 14.06	13 20.31	246 23.86
Etudes secondaires	93 24.28	15 17.24	* 19 15.70	11 21.15	10 24.39	9 29.03	20 23.63	* 21 35.00	11 25.58	* 9 14.06	13 20.31	231 22.41
Etudes techniques ou commerciales	* 84 21.93	28 32.18	35 28.93	* 20 38.46	15 36.59	8 25.81	30 35.29	19 31.67	16 37.21	19 29.69	* 24 37.50	298 28.90
Etudes supérieures	* 70 18.28	23 26.44	* 40 33.06	9 17.31	7 17.07	8 25.81	* 27 31.76	19 31.67	12 27.91	* 27 42.19	14 21.88	256 24.83
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	64 100	1031 100

6 – Profession déclarée
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Agriculteurs	* 23 6.01	4 4.60	5 4.13	2 3.85	2 4.88	1 3.23	4 4.71	1 1.67	2 4.65	1 1.56	* 3 4.62	48 4.65
Retraités ou inactifs	59 15.40	13 14.94	26 21.49	8 15.38	6 14.63	4 12.90	14 16.47	* 19 31.67	7 18.28	12 18.75	14 21.54	182 17.64
Ouvriers Personnel de service	* 49 12.79	10 11.49	11 9.09	6 11.54	4 9.76	3 9.68	8 9.41	5 8.33	4 9.30	* 0 0.00	9 13.85	109 10.56
Cadres moyens	214 55.87	* 57 65.52	60 49.59	27 51.92	23 56.10	19 61.29	46 54.12	30 50.00	26 60.47	40 62.50	35 53.85	577 55.91
Cadres supérieurs	32 8.36	* 2 2.30	* 16 13.22	* 9 17.31	4 9.76	3 9.68	* 13 15.29	4 6.67	4 9.30	* 11 17.19	* 3 4.62	101 9.79
Patrons de l'Industrie et du Commerce	6 1.57	1 1.15	3 2.48	0 0.00	* 2 4.88	1 3.23	0 0.00	1 1.67	0 0.00	0 0.00	1 1.54	15 1.45
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1032 100

7 – Ancienneté du permis de conduire
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Permis de 1 à 3 ans	* 34 8.92	11 12.64	* 10 8.26	6 11.54	6 14.63	* 8 25.81	10 11.90	* 15 25.00	4 9.30	9 14.29	11 16.92	124 12.06
Permis de 3 à 10 ans	* 80 21.00	* 34 39.08	40 33.06	16 30.77	13 31.71	11 35.48	29 34.52	* 25 41.67	17 39.53	* 27 42.86	21 32.31	313 30.45
Permis de plus de 10 ans	* 262 88.77	* 39 44.83	70 57.85	30 57.69	22 53.66	* 12 38.71	41 48.81	* 19 31.67	20 46.51	* 27 42.86	* 29 44.62	571 55.54
TOTAL	381 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	84 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1028 100

NB : il n'a pas été tenu compte dans ce tableau des 3 conducteurs titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an ; (ils appartiennent au type 2).

8 – Gamme de voiture utilisée
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Bas de gamme inférieure	* 49 12.79	7 8.05	15 12.40	6 11.54	* 1 2.44	4 12.90	* 5 5.88	8 13.33	3 6.98	8 12.50	5 7.69	111 10.76
Bas de gamme supérieure	* 57 14.85	15 17.24	25 20.66	13 25.00	9 21.95	7 22.58	* 26 30.59	10 16.67	6 13.95	13 20.31	15 23.08	196 18.99
Milieu de gamme inférieure	92 24.02	24 27.59	27 22.31	10 19.23	11 26.83	* 4 12.90	23 27.06	17 28.33	13 30.23	* 10 15.63	14 21.54	245 23.74
Milieu de gamme supérieure	106 27.68	* 32 36.78	31 25.62	18 34.62	11 26.83	* 12 38.71	* 15 17.65	15 25.00	13 30.23	17 26.56	19 29.23	289 28.00
Haut de gamme inférieure	53 13.84	8 9.20	13 10.74	* 3 5.77	* 9 21.95	3 9.68	12 14.12	6 10.00	7 16.28	9 14.06	9 13.85	132 12.79
Haut de gamme supérieure	6 1.57	* 0 0.00	* 4 3.31	0 0.00	0 0.00	1 3.23	3 3.53	2 3.33	0 0.00	1 1.56	2 3.08	19 1.84
Autre	* 20 5.22	* 1 1.15	6 4.96	2 3.85	* 0 0.00	0 0.00	* 1 1.18	2 3.33	1 2.33	* 6 9.38	1 1.54	40 3.88
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

166

9 – Kilométrage moyen annuel parcouru
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Moins de 5000 kms par an	* 43 11.23	9 10.34	* 5 4.13	* 7 13.46	* 1 2.44	1 3.23	6 7.06	* 1 1.67	4 9.30	* 2 3.13	7 10.77	86 8.33
5 à 10.000 kms par an	* 139 36.29	26 29.89	* 42 34.71	15 28.85	11 26.83	8 25.81	* 14 16.47	* 12 20.00	* 4 9.30	15 23.44	15 23.08	301 29.17
10 à 100.000 kms par an	147 38.38	33 37.93	49 40.50	22 42.31	15 36.59	14 45.18	42 49.41	28 46.67	* 23 53.49	28 43.75	30 46.15	431 41.76
20 à 40.000 kms par an	* 47 12.27	16 18.39	21 17.36	8 15.38	* 11 26.82	5 16.13	* 20 23.53	* 16 26.67	* 11 25.58	* 15 23.44	* 7 10.77	177 17.15
Plus de 40.000 kms par an	* 7 1.83	3 8.45	4 3.31	* 0 0.00	* 3 7.32	* 3 9.68	3 3.53	3 5.00	1 2.36	* 4 8.25	* 6 9.23	37 3.59
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

**10 – Opinion politique déclarée
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Gauche et extrême gauche	94 24.54	21 24.14	30 25.00	14 26.92	7 17.07	10 32.26	24 28.24	11 18.33	* 3 6.98	* 21 33.33	17 26.15	252 24.47
Centre gauche	* 68 17.75	14 16.09	27 22.50	11 21.15	12 29.27	5 16.13	* 27 31.76	15 25.00	* 17 39.53	* 18 28.57	* 9 13.85	223 21.65
Centre	* 146 38.12	32 36.78	* 32 26.67	18 34.62	17 41.46	13 41.94	* 20 23.53	17 28.33	18 41.86	* 14 22.22	23 35.38	350 33.98
Droite	75 19.58	20 22.99	* 31 25.83	9 17.31	5 12.20	* 3 9.66	14 16.47	* 17 28.33	* 5 11.63	10 15.87	16 24.62	205 19.90
TOTAL	383 100	87 100	120 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1030 100

**11 – Intérêt déclaré pour la politique
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Beaucoup	* 58 15.38	15 17.24	* 29 24.17	* 5 9.62	* 3 7.32	8 26.67	* 22 25.88	* 15 25.00	9 20.93	15 23.81	* 6 9.38	185 18.10
Un peu	140 37.14	28 32.18	46 38.33	20 38.40	15 36.59	7 23.33	28 32.94	23 38.33	16 37.21	* 16 25.40	22 34.38	361 35.32
Très peu	77 20.42	23 26.44	21 17.50	14 26.92	9 21.95	7 23.33	21 24.71	11 18.33	7 16.28	15 23.81	14 21.88	219 21.43
Pas du tout	102 27.06	21 24.14	24 20.00	13 25.00	14 34.15	8 26.67	* 14 16.47	11 18.33	11 25.58	17 26.93	* 22 34.38	257 25.15
TOTAL	377 100	87 100	120 100	52 100	41 100	30 100	85 100	60 100	43 100	63 100	64 100	1022 100

12 – Religion déclarée
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Catholique	325 84.86	77 88.51	94 77.69	42 80.77	33 80.49	25 80.65	66 77.65	42 70.00	30 69.77	* 43 67.19	* 56 86.15	833 80.72
Protestant	8 2.09	1 1.15	4 3.31	0 0.00	1 2.44	1 3.23	3 3.53	1 1.67	2 4.65	* 0 0.00	1 1.54	22 2.13
Autre religion	7 1.83	2 2.30	3 2.48	2 3.85	* 2 4.88	0 0.00	1 1.18	0 0.00	0 0.00	2 3.13	2 3.08	21 2.03
Sans religion	* 43 11.23	* 7 8.05	20 16.53	8 15.38	5 12.20	5 16.13	15 17.65	* 17 28.33	* 11 25.58	* 19 29.69	* 6 9.23	156 15.12
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	80 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

13 – Croyance et pratique religieuse
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Pratiquants	* 93 24.28	19 21.84	20 16.53	7 13.46	5 12.20	4 12.90	* 10 11.76	* 6 10.00	5 11.63	* 4 6.25	12 18.46	185 17.93
Non pratiquants	240 62.66	59 67.82	78 64.46	35 67.31	28 68.29	22 70.97	59 69.41	37 61.67	27 62.79	39 60.94	45 69.23	669 64.83
Sans religion	* 50 13.05	* 9 10.34	23 19.01	10 19.23	8 19.51	5 16.13	16 18.82	* 17 28.33	* 11 25.58	* 21 32.81	8 12.31	178 17.25
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

**14 – Fréquence des infractions déclarées au cours des 3 dernières années
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Pas d'infraction	* 348 90.86	77 88.51	100 83.33	39 78.00	33 80.49	24 77.42	64 75.29	45 75.00	38 88.37	* 42 66.67	47 72.31	857 83.37
Infraction	* 27 7.05	* 6 6.90	12 10.00	7 14.00	5 12.26	4 12.90	* 14 16.47	* 12 20.00	* 2 4.65	* 12 19.05	* 14 21.54	115 11.19
2 infractions et plus	* 8 2.19	4 4.60	8 6.67	4 8.00	3 7.32	3 9.68	7 8.24	3 5.00	3 8.98	* 9 14.29	4 6.15	56 5.45
TOTAL	383 100	87 100	120 100	50 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	63 100	65 100	1028 100

**15 – Gravité maximale des contrôles ou infractions déclarées au cours des 3 dernières années
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Aucun contrôle	* 191 49.87	* 41 47.13	* 35 28.93	17 32.69	* 10 24.39	* 6 19.35	* 23 27.06	* 11 38.33	13 30.23	19 29.69	21 32.31	387 37.50
Contrôle d'identité	* 157 60.99	36 41.38	* 66 54.55	24 46.15	23 56.10	18 58.06	41 48.24	* 34 56.67	* 25 58.14	24 37.50	26 40.00	474 45.93
Amende pour infraction de circulation	* 28 7.31	* 5 5.75	14 11.57	7 13.46	7 17.07	6 19.35	15 17.65	* 12 20.00	3 6.98	* 14 21.88	* 14 21.54	125 12.11
Suspension du permis de permis de conduire	* 7 1.83	5 6.75	6 4.96	4 7.69	1 2.44	1 3.23	6 7.06	3 5.00	2 4.65	* 7 10.94	4 6.15	46 4.46
TOTAL	386 100	87 100	121 100	50 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

**16 – Fréquence des accidents déclarés au cours des 3 dernières années
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Pas d'accident	* 251 66.23	46 53.49	73 80.33	28 53.85	22 53.66	* 12 38.71	* 37 43.53	31 53.45	21 51.22	* 25 39.68	* 29 44.62	575 56.26
1 accident	70 18.47	20 23.26	* 13 10.74	9 17.31	7 17.07	7 22.58	* 22 25.88	11 18.97	8 19.51	16 25.40	13 20.00	196 19.18
2 accidents	* 46 12.14	14 16.28	23 19.01	8 15.38	6 14.63	* 9 29.03	13 15.29	* 4 6.90	8 19.51	11 17.46	* 18 27.69	160 15.66
3 accidents et plus	* 12 3.17	6 6.98	12 9.92	7 13.46	* 6 14.63	3 9.68	* 13 15.29	* 12 20.69	4 9.76	* 11 17.46	5 7.69	91 8.90
TOTAL	379 100	86 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	58 100	41 100	63 100	65 100	1022 100

**17 – Gravité maximale des accidents déclarés au cours des 3 dernières années
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Sans accident	* 251 65.54	47 54.02	73 60.33	28 53.65	22 53.66	* 12 38.71	* 37 43.53	31 51.67	22 51.16	* 25 39.06	* 29 44.62	577 55.91
Simple accrochage	58 15.14	16 18.39	* 11 9.09	6 11.54	6 14.63	* 8 25.81	17 20.00	9 15.00	5 11.63	* 16 25.00	12 18.46	164 15.89
Accident matériel ou corporel grave	* 74 19.32	24 27.59	37 30.58	18 34.62	13 31.71	11 35.48	* 31 36.47	20 33.33	16 37.21	* 23 35.94	* 24 36.92	291 28.20
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

**18 – Fréquence des accidents et infractions déclarées (bilan global) au cours des 3 dernières années
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Pas d'accident et pas d'infraction	* 236 62.27	42 48.84	66 55.00	24 48.00	20 48.78	* 8 25.81	* 34 40.00	* 22 37.93	20 48.78	* 14 22.58	* 25 38.46	511 50.20
1 infraction ou accident	72 19.00	19 22.09	* 15 12.50	9 18.00	7 17.07	8 25.81	19 22.35	* 16 27.59	8 19.51	* 20 32.26	12 18.46	205 20.14
2 infractions ou accidents	* 49 12.93	* 18 20.93	19 15.83	8 16.00	5 12.20	* 11 35.48	11 12.94	6 10.34	6 14.63	13 20.97	* 16 24.62	162 15.91
3 infractions ou accidents et plus	* 22 5.80	7 8.14	20 16.67	9 18.00	* 9 21.95	4 12.90	* 21 24.71	* 14 24.14	7 17.07	* 15 24.19	12 18.46	140 13.75
TOTAL	379 100	86 100	120 100	50 100	41 100	31 100	85 100	58 100	41 100	62 100	65 100	1018 100

19 – Type d'assurance souscrit
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Assurance au tiers	77 20.16	* 25 29.07	20 17.09	* 15 29.41	6 15.38	6 19.35	14 16.47	14 24.14	8 19.51	* 18 28.13	11 17.74	214 21.06
Assurance tierce collision	102 26.70	19 22.09	25 23.49	13 33.33	13 38.71	* 12 38.71	20 23.53	14 24.14	8 19.51	15 23.44	14 22.58	255 25.10
Assurance statistiques	203 53.14	42 43.84	72 61.54	23 45.10	20 51.28	13 41.94	51 60.00	30 51.72	25 60.98	31 48.44	37 59.68	547 53.84
TOTAL	382 100	86 100	117 100	51 100	39 100	31 100	85 100	58 100	41 100	64 100	62 100	1016 100

20 – Utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Régulièrement	* 144 37.80	* 58 66.67	68 56.67	30 58.82	* 27 65.85	19 61.29	51 60.00	* 38 64.41	26 60.47	34 53.13	30 46.15	525 51.12
Rarement ou de temps en temps	46 12.07	10 11.49	15 12.50	8 15.69	* 2 4.88	6 19.35	14 16.47	7 11.86	6 13.95	* 13 20.31	10 15.38	137 10.34
Jamais	* 191 50.13	* 19 21.84	37 30.83	* 13 25.49	12 29.27	* 6 19.35	* 20 23.53	* 14 23.73	11 25.58	* 17 26.56	25 38.46	365 35.54
TOTAL	381 100	87 100	120 100	51 100	41 100	31 100	85 100	59 100	43 100	64 100	65 100	1027 100

**21 – Utilisation de la voiture pour les déplacements professionnels
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Régulièrement	* 71 18.78	19 22.09	* 39 32.77	11 21.57	* 19 46.34	9 30.00	* 28 33.73	17 29.82	* 17 40.48	15 23.44	21 32.31	266 26.18
Rarement ou de temps en temps	62 16.40	* 20 23.26	19 15.97	7 13.73	6 14.63	5 16.67	13 15.66	7 12.28	7 16.67	12 18.75	* 15 23.08	173 17.03
Jamais	* 245 64.81	47 54.65	61 51.26	33 64.71	* 16 39.02	16 53.33	42 50.60	33 57.89	* 18 42.86	37 57.81	* 29 44.62	577 56.79
TOTAL	378 100	86 100	119 100	51 100	41 100	30 100	63 100	57 100	42 100	64 100	65 100	1016 100

22 – Utilisation de la voiture pour aller en week-end
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Régulièrement	* 130 33.94	33 37.93	57 47.11	24 48.15	20 48.78	17 54.84	* 45 52.94	30 50.00	22 51.16	* 43 67.19	29 45.31	450 43.65
De temps en temps	* 118 30.81	* 29 33.33	30 24.79	11 21.15	12 29.27	8 25.81	* 17 20.00	18 30.00	* 7 16.28	* 8 12.50	19 29.69	277 26.87
Rarement ou jamais	* 135 35.25	25 28.74	34 28.10	17 32.69	9 21.95	6 19.35	23 27.06	* 12 20.00	14 32.56	* 13 20.31	16 25.00	304 29.49
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	64 100	1031 100

**23 – Utilisation de la voiture de nuit pour les trajets courts
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Souvent	* 77 20.16	24 27.59	44 36.36	20 38.46	* 21 51.22	12 38.71	* 32 38.10	20 33.33	* 22 51.16	23 35.94	23 35.38	318 30.87
De temps en temps	160 41.88	39 44.83	48 39.67	16 30.77	12 29.27	13 41.94	34 40.48	24 40.00	18 41.86	30 46.68	26 40.00	420 40.78
Rarement	* 90 23.56	19 21.84	20 16.53	13 25.00	7 17.07	5 16.13	15 17.86	13 21.67	* 3 6.98	9 14.06	12 18.46	206 20.00
Jamais	* 55 14.40	5 5.75	9 7.44	3 5.77	* 1 2.44	1 3.23	* 3 3.57	3 5.00	* 0 0.00	* 2 3.13	4 6.15	86 8.35
TOTAL	382 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	84 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1030 100

**24 – Utilisation de la voiture de nuit pour de longs parcours
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Souvent	* 33 8.62	14 16.09	19 15.70	5 9.62	* 11 26.83	* 10 32.26	14 16.47	* 14 23.33	* 12 27.91	12 18.75	11 16.92	155 15.02
De temps en temps	* 79 20.63	23 26.44	34 28.10	17 32.69	13 31.71	8 25.81	19 22.35	17 28.33	9 20.93	18 28.13	* 24 36.92	261 25.29
Rarement	115 30.03	31 35.63	41 33.83	20 38.46	* 9 21.95	9 29.03	* 38 44.71	24 40.00	12 27.91	* 27 42.19	17 26.15	343 33.24
Jamais	* 156 40.73	19 21.84	27 22.31	10 19.23	8 19.51	* 4 12.90	* 14 16.47	* 5 8.33	10 23.26	* 7 10.94	13 20.00	273 26.45
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	65 100	1032 100

**25 – Utilisation de la voiture de nuit pendant les week-ends
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Souvent	* 27 7.05	10 11.49	18 14.88	9 17.31	6 14.63	7 22.58	* 25 29.41	* 16 26.67	6 13.95	* 16 25.00	12 18.75	152 14.74
De temps en temps	* 86 22.45	27 31.03	30 24.79	12 23.08	12 29.27	* 13 41.94	21 24.71	16 26.67	15 34.88	14 21.88	21 32.81	267 25.90
Rarement	115 30.03	23 26.44	38 31.40	12 23.08	12 29.27	6 19.35	20 23.53	15 25.00	9 20.93	* 24 37.50	16 25.00	290 28.13
Jamais	* 155 40.47	27 31.03	35 28.93	19 36.54	11 26.83	* 5 16.13	* 19 22.35	* 13 21.67	13 30.23	* 10 15.63	15 23.44	322 31.23
TOTAL	383 100	87 100	121 100	52 100	41 100	31 100	85 100	60 100	43 100	64 100	64 100	1031 100

**26 – Utilisation de la voiture de nuit pour aller en vacances
selon le type de C.B.**

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Souvent	* 31 8.09	11 12.79	23 19.01	11 21.15	* 11 27.50	* 8 25.61	16 18.82	* 18 30.51	* 10 23.26	13 20.31	10 15.38	162 15.74
De temps en temps	* 67 17.49	22 25.58	32 26.45	* 8 15.38	11 27.50	10 32.26	23 27.06	* 21 35.59	9 20.93	19 29.69	* 22 33.85	244 23.71
Rarement	76 19.84	21 24.42	30 24.79	11 21.15	9 22.50	7 22.58	19 22.35	12 20.34	7 16.28	15 23.44	15 23.08	222 21.57
Jamais	* 209 54.57	32 37.21	* 36 29.75	22 42.31	* 9 22.50	* 6 19.35	27 31.76	* 8 13.56	17 39.53	* 17 26.56	* 18 27.69	401 38.97
TOTAL	383 100	86 100	121 100	52 100	40 100	31 100	85 100	59 100	43 100	64 100	65 100	1029 100

27 – Intention déclarée par le conducteur en cas de suspension du permis de conduire
selon le type de C.B.

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8	type 9	type 10	type 11	TOTAL
Reconduirait sous aucun prétexte	* 281 74.14	52 59.77	68 56.20	33 64.71	19 40.34	* 12 41.38	48 56.47	* 25 41.67	26 60.47	* 17 26.56	34 53.13	615 60.06
Conduirait dans des circonstances vraiment exceptionnelles	* 92 24.27	32 36.78	51 42.15	15 29.41	* 22 53.66	* 15 51.72	35 41.18	* 31 51.67	16 37.21	* 44 68.75	25 39.06	378 36.91
Se permettrait de conduire dans d'autres cas	* 6 1.58	3 3.45	2 1.65	* 3 5.88	0 0.00	* 2 6.90	2 2.35	* 4 6.67	1 2.33	3 4.69	* 5 7.81	31 3.03
TOTAL	379 100	87 100	121 100	51 100	41 100	29 100	85 100	60 100	43 100	64 100	64 100	1024 100

COMMENTAIRES

Typologie des comportements de conduite et caractéristiques individuelles.

1 – Les types « globalement conformes » aux normes de conduite habituellement pratiquées.

Les types 1, 2 et 3 sont différents, rappelons-le du point de vue du bilan des accidents survenus récemment : si le type 1 (d'effectif 383) s'avère le moins dangereux de toute notre population, le type 3 correspond à peu près à la moyenne de dangerosité de la population, le type 2 occupant une situation intermédiaire.

On constate les faits suivants :

– Du point de vue du sexe et de l'âge :

- le type n° 1 correspond plutôt à l'âge de la *maturité* et de la *retraite* ; on y trouve davantage de personnes mariées et de permis de conduire de plus de 10 ans.
- le type 2 est celui dont le pourcentage de *femmes* est le plus élevé, surtout de 22 à 35 ans, avec une tendance « *célibataire* ». (permis de conduire de 3 à 10 ans plus fréquent).
- le type 3 est un groupe d'âge moyen, relativement sur-représenté lui aussi en femmes, avec davantage de veufs, séparés ou divorcés que l'on n'en trouve dans la moyenne de la population. On y observe moins de conducteurs débutants ou récents.

– Du point de vue de l'utilisation du véhicule :

On note surtout que *le type 1 circule moins que la moyenne*, et ceci quel que soit le motif du déplacement, de jour et surtout de nuit. A l'inverse des types 2 et 3 il circulerait relativement plus sur route qu'en ville.

– Du point de vue du type et de l'entretien du véhicule :

- le type 1 serait marqué par une tendance à acheter *neufs* des véhicules de faible puissance (« bas de gamme inférieur »), *français*, (surtout Citroën et Simca). Il les ferait régulièrement entretenir par un garage. Il jugerait surtout déterminantes à l'achat des qualités d'*agrément de la conduite* (confort, encombrement, maniabilité, attachant peu d'importance à la vitesse de pointe et à la nervosité.
- le type 2 achèterait davantage de voitures de cylindrée moyenne (7 CV) et serait plus sensible à leur nervosité.
- le type 3 serait assez conforme à la moyenne de la population en ce qui concerne l'utilisation de son véhicule ; on note cependant une fréquence relativement élevée de voitures de *haut de gamme*, régulièrement entretenues au garage, et une tendance à assurer son véhicule en catégorie « tous risques ».

– Du point de vue de la situation familiale et professionnelle :

- le type 1 serait plus souvent sans enfant à charge et de niveau d'études primaires. On y trouverait relativement plus d'*agriculteurs, d'ouvriers et de personnels de service*, ainsi que de *non-actifs*, (retraités). Les personnes appartenant à ce type se diraient plus souvent *très satisfaites* de leur situation actuelle.
- le type 2 serait sur-représenté en ce qui concerne les traits suivants : avoir un seul enfant, être *stable dans son emploi* depuis 2 ans au moins, appartenir à la catégorie des *cadres moyens* (aux dépens de celle des cadres supérieurs).
- le type 3 présenterait les caractéristiques suivantes : on y trouverait davantage de cadres supérieurs (et de personnes ayant obtenu un diplôme supérieur), de familles nombreuses (plus de 3 enfants), mais également de foyers séparés.

— Du point de vue des tendances idéologiques :

- le type 1 porterait rarement beaucoup d'intérêt à la politique, tout en se situant davantage au *centre* ; on y trouverait relativement plus de *chrétiens*, pratiquants. Ils formuleraient des opinions plus favorables que la moyenne à toute espèce de sanction à l'encontre de conducteurs apparaissant comme dangereux au vue de leur bilan d'accidents, et se déclareraient strictement respectueux d'une éventuelle suspension du permis de conduire.
- le type 2 serait globalement conforme à la moyenne de notre population du point de vue politique et religieux. Il affirmerait un peu plus d'hostilité envers les sanctions couramment pratiquées (amendes et augmentation de la prime d'assurance).
- le type 3 ne se distinguerait que par un intérêt plus marqué pour la politique, et une sur-représentation des opinions de droite.

Nous pouvons ainsi conclure que, aux trois types de structures de comportement regroupées comme « globalement conformes aux normes de conduite habituellement pratiquées » correspondent des *populations d'utilisateurs présentant des tendances différentes par rapport aux caractéristiques individuelles étudiées* ; il n'y a donc pas lieu d'opérer ici de regroupement entre ces trois types.

2 — Les types « massivement déviants par rapport aux normes de conduite habituellement pratiquées » :

Nous en commenterons parallèlement les caractéristiques afin de comparer deux populations minoritaires certes, mais potentiellement très dangereuses dont le comportement revêt des formes tout à fait distinctes : nous pourrions ainsi mieux juger de l'éventuelle parenté de ces deux groupes ou de leur spécificité.

— Age, sexe, situation familiale et professionnelle :

Le type de polyinfractionnistes (n° 10) se révèle composé surtout d'*hommes* par rapport à la population étudiée, les classes d'âge moyen (22-35 ans) étant sur-représentées.

Le type 11, caractérisé par la proximité des véhicules au cours des manœuvres, présenterait une tendance *plus jeune* (18-21 ans) pour les deux sexes.

L'un et l'autre comporteraient *plus de célibataires* et moins de personnes mariées que la moyenne (et pour le type 11 moins de chefs de famille et moins d'enfants à charge).

Du point de vue professionnel, on note des différences, le type 10 étant caractérisé par une plus forte proportion de cadres supérieurs (et moins d'agriculteurs et d'ouvriers) avec la tendance inverse pour le type 11. Toutefois ces deux groupes ont en commun *plusieurs changements d'emploi récents*, ce qui est accompagné pour le groupe 11 par un très net *mécontentement*.

— Le véhicule et son utilisation :

Les types 10 et 11 marquent des *tendances communes* à acheter plus souvent des voitures d'occasion, avec davantage de *marques étrangères* que pour la moyenne de la population.

De plus, le type 10 choisirait relativement plus fréquemment une assurance au tiers et aurait moins régulièrement recours à un garage pour l'entretien. Il *circulerait plus que la moyenne*, (on compte davantage de parisiens dans ce groupe), régulièrement pendant les week-ends, et serait caractérisé par une circulation fréquente *la nuit*.

Pour les deux groupes les opinions concernant l'automobile sont identiques : si une grande importance est attachée à la vitesse de pointe, par contre il est fait peu de cas de la tenue de route du véhicule, de son freinage, et de la consommation d'essence. Ainsi l'automobile serait investie par ces usagers « dangereux » comme un *objet de prestige et d'agrément* plus que sous l'angle utilitaire.

– Les tendances idéologiques et l'attitude vis à vis de la réglementation :

Le type n° 10 exprime des opinions tranchées et diverses du point de vue politique (avec une tendance centre-gauche) et comporte davantage de personnes se déclarant comme « sans religion » (à l'inverse du groupe 11). Le type 10 serait globalement hostile aux sanctions à l'encontre des usagers dangereux, surtout aux amendes et à la suspension du permis :

Le type 11 serait plus favorable aux amendes, rejetant l'obligation de se présenter devant une commission médicale et les peines de prison.

Cependant les deux groupes envisageraient volontiers d'utiliser leur véhicule épisodiquement durant une éventuelle suspension de conduire...

Pour conclure, on peut donc relever comme tendance commune à ces deux types, *une insertion sociale et familiale moins satisfaisante*, allant de pair avec un *investissement du véhicule en tant qu'objet de plaisir et de prestige et un refus des contraintes réglementaires*.

Cependant le type 10 serait d'âge plus mûr que le type 11 et de catégorie socio-professionnelle plus favorisée.

3 – Les types « d'infractionnistes dynamiques » :

Relativement minoritaires numériquement, les groupes seront envisagés conjointement : on rappellera que le type 6 s'avère beaucoup plus dangereux que les deux autres.

– Age, sexe, situation familiale et professionnelle :

Les types 6 surtout, et 8, marquent une proportion plus forte de *jeunes conducteurs* ayant récemment passé leur permis de conduire. Ils comportent plus de *célibataires* et moins de chefs de famille.

On trouverait relativement plus de travailleurs du secteur privé en 6, à l'inverse du groupe 8 qui se caractérise par des changements d'emplois récents et un niveau d'insatisfaction plus élevé que la moyenne.

Le groupe 5 serait d'âge plus mûr, aurait davantage d'enfants ; on y observerait une sur-représentation de patrons de l'industrie et du commerce.

– Le véhicule et son utilisation :

Le type 5 posséderait des voitures de gamme et de puissance supérieures à celles des deux autres types (8, 9 ou 10 CV) et l'utiliserait un peu plus sur route (il habiterait plus souvent des petites et moyennes agglomérations).

Les trois groupes parcoureraient des *kilométrages plus importants que la moyenne de la population*, et se déplaceraient plus fréquemment en voiture pour différents motifs. Les *trajets de nuit* seraient également fréquents, qu'il s'agisse de trajets courts ou de longs parcours. Les types 8 et 9 achèteraient moins souvent de véhicules neufs.

En ce qui concerne les opinions sur l'automobile, le type 6 attacherait beaucoup d'importance à la *vitesse de pointe* (comme les 2 autres groupes dangereux 10 et 11), et les types 5 et 8 à la *nervosité du véhicule*.

– Les tendances idéologiques et l'attitude vis à vis de la réglementation :

On observe de nettes différences :

Le type 6 comporte moins d'usagers se déclarant de droite, alors qu'ils sont sur-représentés dans le type 8, où ils expriment à la fois un intérêt pour la politique et un désinvestissement de la religion.

le type 5 serait moins intéressé par les questions politiques.

Cependant, les deux groupes 6 et 8 (— et ce sont les seuls avec les deux types « massivement déviants » (N° 10 et 11) étudiés précédemment —), se déclarent plus souvent hostiles aux sanctions touchant le permis de conduire, tout en envisageant d'utiliser épisodiquement leurs véhicules si eux-mêmes étaient frappés de ces sanctions.

En conclusion, il semble donc que les trois types d'infractionnistes dynamiques présentent d'importantes différences du point de vue des caractéristiques socio-professionnelles et familiales de leur population. Ce qui les rapprocherait serait une *utilisation intensive de leurs véhicules*, pour différents motifs, et comportant des trajets de nuit ; vitesse de pointe et nervosité de la voiture seraient prises en considération de façon particulière ; on observerait (à un degré moindre pour le groupe 5), une *hostilité aux sanctions légales*, accompagnant une intention de ne pas respecter rigoureusement une éventuelle suspension du permis de conduire.

Le type 6 serait plus dangereux que les autres du fait d'une plus forte proportion de jeunes conducteurs le caractérisant.

4 — Les types poly-infractionnistes où domine la conduite sous l'effet de l'alcool :

Ils représentent ensemble *18 % de la population étudiée* et commettent, rappelons-le divers types d'infractions associées à la conduite sous l'effet de l'alcool. *Le groupe 7 en est le prototype et s'avère plus dangereux que les deux autres.*

— Age, sexe, situation familiale et professionnelle :

Le type 7 comporterait relativement moins de femmes et davantage *d'hommes d'âge moyen*. (Les types 4 et 9 seraient plus représentés en familles de deux enfants).

Du point de vue professionnel, la description s'avère complexe :

- le type 7 où l'on retrouve fréquemment un niveau d'études supérieures et des emplois de cadres supérieurs et de patrons, serait marqué par une grande instabilité professionnelle allant de pair avec une forte proportion de personnes mécontentes de leur situation. Ils habiteraient plus fréquemment l'agglomération parisienne ou dans des métropoles.
- le groupe 4 émettrait des opinions plus nuancées sur leur degré de satisfaction. On y rencontrerait relativement plus de cadres supérieurs et technico-commerciaux.
- le type 4 se dirait plus satisfait de sa situation actuelle que la moyenne de la population, bien qu'il se caractérise par une tendance au changement d'emploi ; ces usagers sont relativement plus souvent établis à leur compte.

— Le véhicule et son utilisation :

Les trois types se caractérisent principalement par des *kilométrages annuels supérieurs à la moyenne*, pour différents motifs, notamment professionnels (pour 7 et 9), avec une circulation de nuit surtout durant les week-ends (pour 7 et 9 également).

Les véhicules utilisés seraient plus souvent de puissance moyenne et leur entretien au garage limité.

Les opinions émises concernant les caractéristiques souhaitables d'une voiture apparaissent complexes ; il est à noter que les avis sont partagés dans les types 4 et 9 sur la vitesse de pointe et la tenue de route, le groupe 10 déniait toute importance à la sécurité secondaire.

Ainsi, pas plus que les caractéristiques individuelles, celles du véhicule ne semblent être communes à ces trois types dominés par leur comportement de conduite sous l'effet de l'alcool : *le seul trait commun à ces groupes est constitué par la forte utilisation du véhicule, de nuit comme de jour.*

— Les tendances idéologiques :

On relève un ensemble d'opinions assez hostiles aux sanctions prévues pour infractions de circulation, s'exprimant de façon variable.

Seul le type 7 se caractérise par un engagement politique situé plutôt à gauche, accompagné d'un relatif désinvestissement de la religion : nous avons vu qu'il correspond à un groupe assez homogène, à tendance masculine, d'un niveau social supérieur à la moyenne et marqué par une certaine instabilité professionnelle.

Globalement on peut définir ces trois groupes comme des buveurs conducteurs réguliers, *ne considérant pas comme incompatible l'absorption des boissons alcoolisées avec l'activité de conduite*, malgré (ou à cause de) la régularité de celle-ci.

