



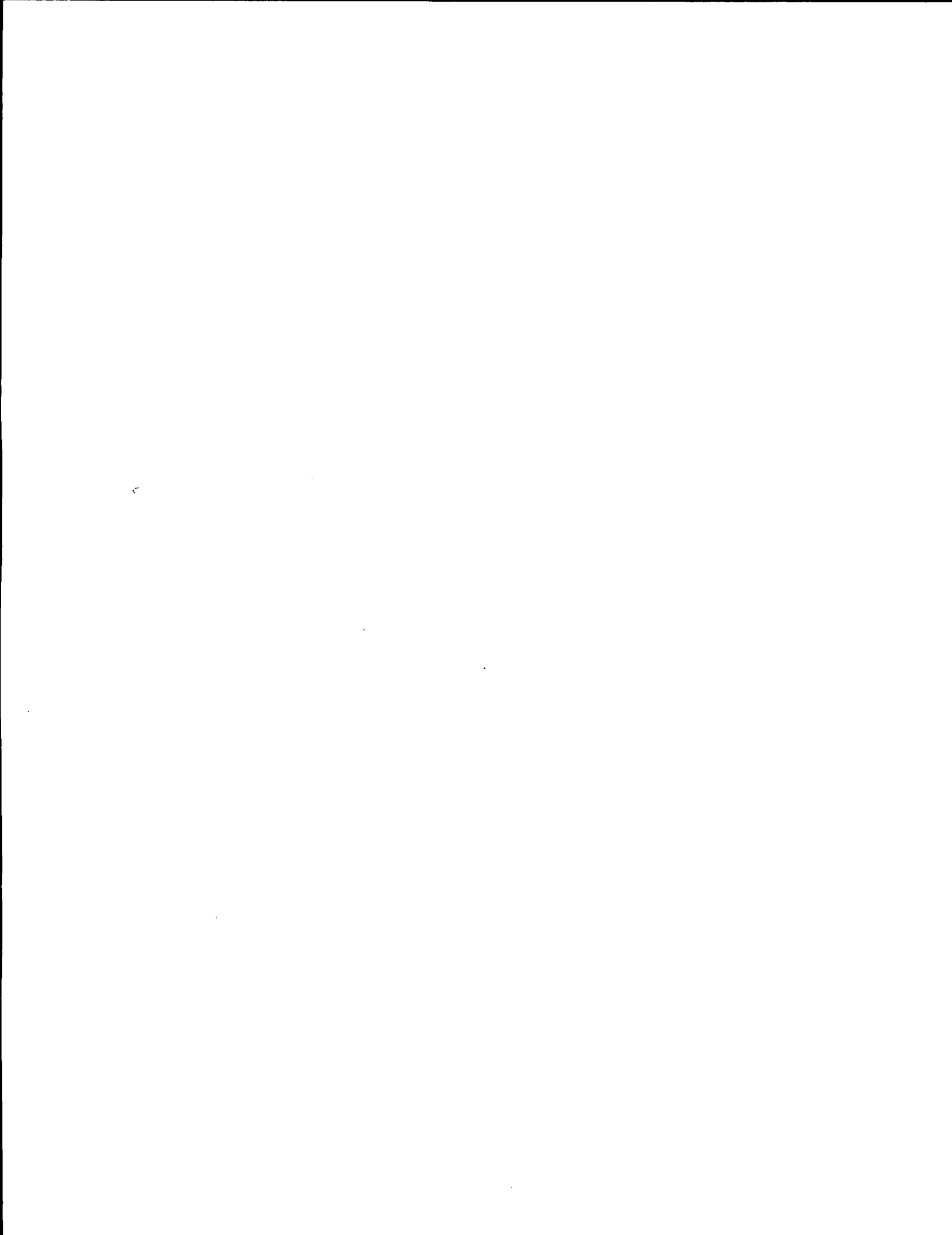
# **CAHIERS D'ÉTUDES**

---

*Cahier d'Etudes N° 64  
Avril 1985*

**LE COMPORTEMENT DE BASE  
DU CONDUCTEUR**

**CDAT  
15062**



# **LE COMPORTEMENT DE BASE DU CONDUCTEUR**

**Un essai de conceptualisation du système  
de normes légales et sociales de l'usager de la route**

**M. MOGET-MONSEUR**

Laboratoire de Psychologie de l'ONSER

**M.B. BIECHELER-FRETEL**

Centre d'Evaluation de l'ONSER

Nous nous devons de remercier Monsieur Le Professeur B. MATALON dont le concours nous a été précieux à l'origine de ce travail, ainsi que Monsieur J.M. BOUROCHE qui nous a assistés de son conseil amical.

L'ORGANISME NATIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
*est une association ayant pour objet de procéder aux études  
et recherches de toutes natures sur les accidents de la circulation  
routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité  
de cette circulation, ainsi que de promouvoir toutes activités  
ayant le même objet. Les Ministères intéressés à la sécurité  
routière sont représentés dans son Conseil d'Administration.*

*Président : E. BIDEAU*

*Directeur : J. Moreau de St Martin*

*Les bulletins peuvent être reproduits librement sous réserve que l'origine :  
« Cahiers d'Études de l'Organisme National de Sécurité Routière »  
soit mentionnée.*

*Siège social et Administration .*

*7, Avenue du Général-Malleret - Joinville, 94114 Arcueil Cédex.*

## RÉSUMÉ

Sur la base d'études expérimentales précédemment réalisées à l'ONSER, on propose le concept de COMPORTEMENT DE BASE du conducteur : chaque usager met en œuvre préférentiellement un système de règles de conduite qui lui est propre, constitué à la fois de règles légales et de normes sociales.

Une typologie des COMPORTEMENTS DE BASE de la population d'automobilistes français interrogés a été établie. Il apparaît que le degré d'illégalité et de dangerosité de la conduite diffère selon le type de COMPORTEMENT DE BASE qu'adopte l'usager.

Dans le « choix » du COMPORTEMENT DE BASE interviennent des facteurs explicatifs d'ordre différent :

- certains reflèteraient une attitude très générale du conducteur définie par sa conformité à l'égard des normes légales en vigueur, s'opposant à une tendance à l'auto-jugement.
- d'autres apparaissent davantage liés aux facteurs d'exposition au risque et aux motivations sous-jacentes à l'activité de conduite.

## SUMMARY

On the basis of experimental studies previously conducted by ONSER, we have formulated the notion of BASIC DRIVING BEHAVIOR : every user is supposed to behave according to his own set of driving rules, which reflect both legal rules and social norms.

We have established the BASIC DRIVING BEHAVIOR patterns of a sample of French motorists who were interviewed. It emerges that the extent to which a user drives illegally or dangerously depends on the type of BASIC DRIVING BEHAVIOR he adopts.

His « choice » of BASIC DRIVING BEHAVIOR is determined by a number of different explicative factors :

- some appear to correspond to the driver's attitude at the most general level, in terms of his tendency to respect the legal norms laid down as opposed to relying on his own judgment.
- others seem more closely linked to factors such as exposure to risk and other motives underlying the activity of driving.

## I. LA NOTION DE « COMPORTEMENT DE BASE » DU CONDUCTEUR ET LE PROBLEME DES INFRACTIONS ROUTIERES

Si l'on considère l'évolution de la criminalité routière en France au cours des dernières années, on constate la part croissante des faits ayant trait à la circulation, ceux-ci représentant de loin l'infraction la plus courante devant les tribunaux correctionnels (38,5 % des jugements en 1975).

Parallèlement s'est fait jour le besoin de définir les caractéristiques de ces délinquants d'un type nouveau et d'examiner dans quelle mesure la criminalité routière présente avec la criminalité de droit commun des traits communs qui permettraient d'inférer sinon des causes semblables à ces deux ordres de phénomènes, du moins un recouvrement partiel des facteurs sociologiques et psychologiques intervenant dans chaque cas.

La plupart des auteurs ont abordé le problème de la spécificité de la criminalité routière par rapport à d'autres formes de délinquance sous l'angle des caractéristiques individuelles communes ou différenciatrices des deux types de populations correspondantes.

Dans une étude désormais classique, T.C. WILLETT conclut en 1964 que « les auteurs d'infractions routières ne constituent pas un type homogène. Ils sont en fait aussi hétérogènes que les auteurs d'infractions non routières avec lesquels ils se recouvrent dans une mesure encore inconnue, mais qui semble déjà dépasser ce que l'on avait envisagé à un moment donné ».

Le plus souvent les interprétations proposées demeurent très fragmentaires et fondées sur l'étude d'un petit nombre de cas. Elles ont trait notamment à la notion d'« inadaptation » sociale. Cependant, dans les réflexions qu'il consacre aux travaux du VIIème Congrès Français de Criminologie sur le thème de « la criminalité routière d'imprudence », J. SUSINI (1967) notait déjà que « le concept d'inadaptation n'est qu'une autre façon de désigner la raison même qui fait qu'on s'interroge sur la conduite déviante ».

Envisageant la conduite de l'usager dans sa dimension globale et non pas sous l'angle des seules infractions aux règles légalement en usage, nous nous sommes proposés, quant à nous, d'entreprendre une démarche exploratrice, susceptible de permettre une réflexion critique sur les concepts de déviance et de risque ; au moyen d'une approche qualitative, nous avons tenté d'analyser *la nature des normes, légales ou informelles, réellement à l'œuvre dans la conduite des usagers.*

Nous nous sommes appuyés pour cela sur la notion d'« acceptation de la norme », considérée comme « un élément actif qui intervient causalement pour relier deux variables : la loi et le comportement » (PODGORECKI, 1966).

Au cours d'études antérieures nous avons pu mettre en évidence des *consensus* s'établissant autour de certaines normes de conduite informelles qui constituent des « règles d'usage » dont on peut analyser le fonctionnement (1) : on peut considérer certaines variables comme spécifiquement responsables de l'adoption de diverses normes de conduite allant jusqu'à constituer des transgressions quasi-officialisées des règles du Code de la Route, (du moins pour certains groupes d'usagers tels que les deux-roues par exemple).

Dans le travail ici présenté, nous nous sommes placés du point de vue de l'usager pour décrire *le système de règles légales et de normes sociales* auxquelles il se conforme.

---

(1) Cf. : les études réalisées par M. MOGET-MONSEUR et coll. à propos des règles de franchissement des carrefours (1968, 1969, 1970, 1971).

Nous avons dû tenir compte de multiples contraintes d'ordre méthodologique : il s'avère en effet difficile de décrire ce système de façon fidèle, aussi bien dans sa dimension collective que dans sa réalité individuelle. Il existe dans le recueil des données un ensemble de biais tels qu'on ne peut légitimement considérer l'échantillon d'infractions constatées par les forces de l'ordre comme représentatif de l'ensemble des infractions effectivement commises, (dont le volume global lui-même ne peut être estimé que de façon grossière et incertaine).

Parmi les facteurs constituant des obstacles majeurs au recueil de données de base suffisamment fiables, nous citerons brièvement la rareté relative des contrôles routiers, l'impossibilité technique de constater certains types d'infractions, le caractère non systématique de l'établissement d'un procès-verbal à l'encontre des usagers fautifs, la complexité et l'hétérogénéité des renseignements consignés dans les fichiers des tribunaux et des commissions de suspension du permis de conduire, ainsi que celles des pratiques locales instituées dans les divers départements.

Il résulte de ces limitations et de ces biais dans la description quantitative et qualitative des infractions commises en France l'impossibilité d'en retracer l'évolution jusque dans les périodes les plus récentes. De même, on ne peut reconstituer la « carrière » de bon nombre de conducteurs sans avoir recours à leur témoignage qui reste toujours sujet à caution.

Seule l'observation systématique sur le terrain pourrait permettre le recueil de données à la fois sûres et précises, mais elles demeurent le plus souvent insuffisantes numériquement ; de plus une telle méthode ne permet pas d'interpréter les comportements des usagers dans leur dimension psycho-sociologique. Par contre, elle s'avère féconde pour définir, à partir d'une situation de conduite, les caractéristiques réelles (ayant trait à l'environnement et au véhicule) susceptibles d'induire avec une fréquence notable des types de comportement délibérément en désaccord avec la règle légale. (cf. note page 1).

La généralisation des résultats des études antérieures déjà mentionnées nous a conduits à faire l'hypothèse selon laquelle bon nombre de comportements exclusivement décrits jusqu'alors sous leur aspect négatif de transgression des règles légales, obéissent à une logique interne, correspondant à l'usage de règles informelles parfois hautement différenciées. Nous avons également proposé la notion de **COMPORTEMENT DE BASE** du conducteur : l'ensemble des règles, légales et informelles, auxquelles il se conforme serait articulé en une *structure* relativement stable, repérable par l'observation fine de son comportement de conduite « en continu ».

En effet, l'abandon spécifique de règles du Code de la Route au profit de règles informelles peut correspondre à l'émergence, pour un usager donné, de certaines tendances prioritaires par rapport à son désir de respecter la loi, se manifestant dans le registre de la conduite par des traits particuliers de comportement nécessairement liés (la pratique de vitesse élevée allant de pair par exemple avec des marges de sécurité moindres lors du dépassement).

Si l'on accorde à ces « tendances » du sujet (terme auquel nous tenterons dans l'étude de donner un contenu précis) un caractère durable, voire constant, cela suppose que bien qu'elles s'expriment de façon différenciée selon les situations de conduite rencontrées, elles confèrent au comportement un caractère potentiellement prévisible dans chaque type de situation.

C'est autour de cette hypothèse princeps du **COMPORTEMENT DE BASE** de l'usager qu'a été réalisée l'étude-pilote terminée en 1980 (MOGET-MONSEUR M., BIECHER-FRETEL M.B.).

## **II. LES RESULTATS ACQUIS AU COURS DE L'ETUDE-PILOTE ET LES OBJECTIFS DE LA PRESENTE ETUDE**

Dans une phase antérieure de nos travaux, nous avons postulé qu'il existait un lien entre ce que l'on a défini comme le **COMPORTEMENT DE BASE** d'un conducteur, (c'est-à-dire les schémas d'action relativement stables auxquels il recourt habituellement dans diverses situations de conduite) et le niveau de dangerosité potentiel lié à ce comportement ; celui-ci peut être évalué à partir de la performance de conduite en termes d'infractions et d'accidents.

L'étude-pilote réalisée dans cette perspective nouvelle a permis de confirmer nos hypothèses en produisant les résultats suivants :

1. Il est possible de décrire le COMPORTEMENT DE BASE de chaque conducteur comme structuré par un *ensemble de règles et de normes*, légales et informelles, auxquelles il se réfère préférentiellement.
2. Une première typologie des COMPORTEMENTS DE BASE d'une population d'automobilistes français (sélectionnés en fonction du sexe et de l'âge) a pu être établie.
3. Il apparaît que le *degré d'illégalité et de dangerosité de la conduite* diffère selon le type de COMPORTEMENT DE BASE qu'adoptent les usagers.
4. Les facteurs explicatifs du « choix » d'un COMPORTEMENT DE BASE de tel ou tel type sont à rechercher à deux niveaux :
  - d'une part au niveau d'une attitude très générale de l'usager, définie par sa *conformité à l'égard des normes légales* en vigueur, s'opposant à une tendance à l'auto-jugement.
  - d'autre part, au niveau de l'utilisation particulière de son véhicule, liée à différents facteurs *d'exposition au risque* et correspondant à divers types de motivations sous-jacentes.

Cependant, l'utilisation des variables socio-économiques classiquement recueillies n'a pu nous permettre d'aboutir à une interprétation satisfaisante des facteurs sous l'influence desquels la conduite d'un usager se stabilise progressivement vers une forme donnée de COMPORTEMENT DE BASE. La détermination de ces facteurs serait susceptible de nous faire largement progresser dans la recherche de l'étiologie des conduites de risque (en dépassant l'observation de prises de risque ponctuelles).

Parmi les principaux objectifs que nous pouvons proposer ici, certains visent à établir sur des bases plus larges et à valider les résultats fondamentaux précédemment acquis.

D'autres devraient nous permettre de dépasser l'analyse de facteurs de risque isolés en distinguant l'approche étiologique des facteurs de structure de celle des facteurs occasionnels de risque.

Ces divers objectifs peuvent être résumés de la façon suivante :

1. Etablir une « typologie de référence » des COMPORTEMENTS DE BASE d'une population de conducteurs français.

On utilise à ces fins une « liste-test » de traits de comportement illégaux et/ou dangereux se rapportant à l'ensemble des situations de conduite les plus fréquemment rencontrées dans des conditions normales de circulation.

Cette liste-test est proposée aux conducteurs par une cotation sur une échelle numérique. (Cf. ANNEXE 1, Q18).

A cette liste-test L (élargie et remaniée par rapport aux items sélectionnés dans l'étude-pilote), on adjoindra deux séries de questions complémentaires (question n° 19) :

- a) La première doit permettre d'évaluer le degré de dangerosité que tolère le conducteur en ce qui concerne l'équipement et l'état de son véhicule (série V).
- b) La seconde constitue une mesure du degré d'illégalité accepté par l'usager sous l'angle des prescriptions administratives qui s'attachent à la conduite (série A).

On se trouve ainsi en mesure d'examiner les liens de structure s'établissant entre diverses catégories d'infractions de circulation, par rapport à ces deux dimensions partiellement convergentes d'illégalité et de dangerosité de la conduite.

2. On se propose également de vérifier les résultats concernant la liaison postulée entre le type de COMPORTEMENT DE BASE et la dangerosité potentielle de la conduite (estimée sur la base du nombre d'accidents, corporels et matériels, déclarés pour la période des trois dernières années).

3. Pour chacun des types de référence décrits, on tente de mettre en évidence les variables individuelles qui rendent le mieux compte de l'appartenance du conducteur à son type de COMPORTEMENT DE BASE ; l'ensemble pourrait constituer un outil de diagnostic.

Rappelons que sur la base des résultats précédemment acquis, on explore simultanément à ces fins deux domaines : l'un concerne principalement les *modes de choix et d'utilisation du véhicule* ainsi que les motivations sous-jacentes, alors que d'autre a trait aux *valeurs socio-économiques, culturelles et éthiques* dans lesquelles s'inscrit l'activité de conduite d'un conducteur donné.

Si pour certains types de conduite, ces dernières peuvent être prévalentes (ex. : type « légaliste » décrit dans l'étude-pilote), d'autres comportements de base seraient davantage soumis à l'influence de facteurs de risque occasionnels ou circonstanciels.

Il nous faut postuler en général l'interférence de ces deux ordres de déterminations ; nous tenterons d'évaluer pour chacun des types de COMPORTEMENT DE BASE, le poids relatif des facteurs de risque occasionnels par rapport aux déterminants de structure.

### III. METHODOLOGIE

De même que dans l'étude-pilote, nous avons eu recours à la technique du *sondage* pour explorer les habitudes de conduite et les pratiques et attitudes concernant la sécurité d'un vaste échantillon de conducteurs circulant en France.

Le questionnaire et la composition de l'échantillon figurent en *ANNEXE 1 ET 2* respectivement et la table de recodification des variables en *ANNEXE 3*.

#### 1. Etablissement de la typologie de référence : la « liste-test » du questionnaire.

La détermination des comportements illégaux et/ou dangereux qui sont soumis au jugement des usagers a fait l'objet d'une réflexion attentive : c'est, en effet sur ces bases qu'est établie la typologie de référence des comportements des conducteurs français susceptible d'être utilisée ultérieurement dans d'autres études.

La liste d'items sélectionnés vise à couvrir une gamme de situations habituelles de conduite aussi large que possible. A cette fin, on a consulté dans diverses études étrangères, plusieurs séries d'items ou de grilles d'observation ayant été utilisées pour décrire de la façon la plus précise possible le comportement des automobilistes.

Cette liste-test est proposée aux conducteurs qui doivent estimer, sur une échelle en 7 points, « ce qu'ils se permettent » au volant de leur véhicule.

Le pôle inférieur de l'échelle représente ce que l'on ne se permet « absolument jamais », le pôle supérieur étant réservé aux comportements que l'on se permet « chaque fois que l'on estime pouvoir le faire sans risque ». L'étude-pilote, ainsi que d'autres études réalisées antérieurement à l'ONSER, a en effet confirmé que les usagers, en France comme à l'étranger, manifestent peu de réticence à reconnaître qu'ils conduisent sans respecter les règles légales.

Plusieurs criminologues (cf. les conclusions de CORNIL, 1968 notamment) avaient précédemment souligné le peu de culpabilité qui est généralement celui des auteurs d'infractions et de délits routiers.

Cette liste-test est complétée par deux séries complémentaires (séries A et V) ; la série concernant le véhicule a été établie en tenant compte des variables considérées comme pertinentes dans plusieurs enquêtes réalisées par les compagnies d'assurances ; on a privilégié parmi les infractions ou délits routiers de type « administratif » ceux qui constituent des chefs majeurs de condamnation (d'après le Compte Général de la Justice).

## 2. Le choix des variables explicatives utilisées.

Elles ont également été sélectionnées sur la base des résultats précédemment acquis et de données bibliographiques françaises et étrangères.

En ce qui concerne le domaine des valeurs socio-culturelles et éthiques susceptibles d'intervenir dans l'adoption d'un type donné de conduite, nous avons à des fins de comparaison avec des données établies, utilisé des variables dont l'interprétation a été proposée dans certaines études de criminologie portant sur la gravité perçue de divers types d'infractions non routières (cf. notamment WEINBERGER J.C., 1975).

## 3. Composition du questionnaire.

L'ensemble a été élaboré et ordonné de façon à éviter dans la mesure du possible les biais tenant à la succession des questions (GHIGLIONE R., et MATALON B., 1978).

On a distingué les thèmes suivants :

- a) La *liste-test L* (question 18) et les *séries A* (questions 19 et 20) et *V* (question 19).
- b) Les questions concernant le choix par le conducteur de son véhicule (questions 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9), son utilisation (questions 10, 11, 12, 13), son entretien (question 9), et son mode d'assurance (questions 30 et 31).
- c) Les questions ayant trait aux *motivations* de l'utilisateur par rapport à la conduite (questions 2, 3, 16, 17).
- d) Les questions reflétant les *valeurs* auxquelles se réfère l'utilisateur (politique : questions RS18 et RS19 : religieuse : questions RS20 et RS21).
- e) La *performance* du conducteur selon le nombre d'accidents (question 32) et d'infractions déclaré (question 33).
- f) Le problème de la crédibilité de divers types d'actions de prévention a été examiné, notamment sous l'aspect répressif (questions 21 et 22).
- g) Enfin, quelques questions introductives (questions 1, 2 et 3) ou charnière (question 17) ont été utilisées afin d'induire une attitude aussi coopérative que possible chez les personnes interrogées.

## IV. LES RESULTATS

### 4.1. LES RESULTATS BRUTS.

Nous examinerons les interactions entre diverses variables et le bilan global des accidents et infractions déclarés.

Concernant les infractions (sanctionnées) et les accidents, 5 indices ont été considérés à partir des déclarations des usagers :

1. Le nombre total des accidents survenus au cours des 3 dernières années (quelle que soit leur gravité) ;
2. Le niveau de gravité maximal des accidents survenus (ou de l'accident unique) ;
3. Le nombre total des infractions de circulation pour lesquelles l'utilisateur a été sanctionné depuis 3 ans ;

4. Le type de sanction subie (amende ou suspension du permis de conduire) ;
5. Le total des infractions et/ou accidents ; cet indice s'est révélé comme étant l'un des plus prédictifs d'un accident ultérieur, d'après les nombreux travaux réalisés depuis plus de 10 ans en Californie\*.

Sur le tableau n° 1 (page 7) figurent les effectifs relatifs correspondant à ces 5 indices.

Nous rapporterons ici les résultats ayant trait au cinquième indice défini, le bilan global, qui résume l'information de l'ensemble.

On trouvera en *ANNEXE 4* les tableaux croisant le bilan global avec quelques caractéristiques du conducteur peu fréquemment examinées.

Nous distinguerons successivement les corrélations du bilan global avec trois types de variables :

- a. Les caractéristiques individuelles.
- b. Les variables descriptives de l'utilisation du véhicule.
- c. Les attitudes envers la sécurité et la réglementation routières.

La liste de ces corrélations figure en *ANNEXE 5 (LISTES 1, 2, et 3)*.

#### 4.1.1. Les caractéristiques individuelles et les performances de conduite.

A divers degrés, l'influence du sexe, de l'âge, de la situation familiale et professionnelle s'avère significativement liée au bilan des infractions et/ou des accidents.

*On retrouve les tendances classiquement décrites* : les hommes, les conducteurs de moins de 35 ans, les personnes dont la stabilité familiale et professionnelle est moindre, ont davantage d'accidents et de sanctions que les femmes, et de façon générale que les usagers pendant leur période de maturité, mariés avec enfants.

On constate cependant que le fait d'être *actif professionnellement* (plutôt que chômeur ou sans emploi) semble alourdir le bilan des infractions et accidents. De même, l'intérêt déclaré pour la *politique* (cf. *ANNEXE 4 - TABLEAU N° 1*) correspondrait à des performances plus sévères : ces deux variables sont corrélées avec le kilométrage parcouru annuellement dont on connaît l'importance.

Enfin *l'influence de la croyance et de la pratique religieuse* s'avère particulièrement nette : les usagers se déclarant croyants et a fortiori pratiquant leur religion auraient un bilan d'infractions et d'accidents moindre que ceux qui se disent sans religion (cf. *ANNEXE N° 4 - TABLEAU N° 2*).

Nous avons également examiné l'importance du facteur visuel sur ce bilan : il semble que *le port de lunettes*, quelles que soient les conditions, ne corresponde pas à un élément de dangerosité qui se traduirait par de mauvaises performances en termes d'infractions et accidents ; on observe même la tendance inverse, les non-porteurs de verres correcteurs apparaissant plus exposés que les autres conducteurs (cf. *ANNEXE 4 - TABLEAU N° 3*).

On suggère que ces résultats soient en corrélation avec l'âge des usagers (on sait que le risque des jeunes est accru).

---

\* Cf. notamment : PECK R.C., Mc BRIDE R.S., COPPIN R.S. (1971).

## TABLEAU N° 1

Répartition de l'échantillon  
selon les 5 indices de performance de conduite.

### BILAN DES ACCIDENTS SURVENUS AU COURS DES TROIS DERNIERES ANNEES.

#### 1. Nombre total d'accidents :

0	56,3 %
1	19,1 %
2	15,7 %
≥ 3	8,9 %

#### 2. Niveau de gravité maximale :

sans accident	56 %
simple accrochage	15,7 %
accident matériel	26,3 %
accident grave	2 %

### BILAN DES INFRACTIONS AU COURS DES TROIS DERNIERES ANNEES.

#### 3. Nombre total des infractions ayant donné lieu à une sanction :

0	83,2 %
1	11,3 %
2	4,3 %
≥ 3	1,2 %

#### 4. Type de contrôle ou sanction :

ni contrôle, ni emmené au poste	37,5 %
contrôlé ou emmené au poste	45,9 %
amende (sans suspension)	12 %
suspension de permis	4,4 %

### BILAN GLOBAL DES INFRACTIONS ET ACCIDENTS.

#### 5. Total des infractions et/ou accidents :

0	50,2 %
1	20,1 %
2	16 %
≥ 3	13,7 %

#### 4.1.2. — Utilisation du véhicule et performances de conduite.

L'influence de plusieurs variables concernant l'utilisation du véhicule a été testée et s'est généralement avérée significative. Nous montrerons plus loin (cf. les résultats de l'analyse factorielle), que les variables examinées sont également en corrélation avec le kilométrage annuel parcouru.

On observe que le bilan des infractions et des accidents des conducteurs de véhicules achetés d'occasion est plus lourd que celui des possesseurs de voitures neuves. Il semblerait également que les conducteurs qui veillent eux-mêmes à l'entretien de leur véhicule totalisent davantage d'incidents de conduite, ainsi que ceux qui changent plus souvent de véhicule.

En ce qui concerne le type et la fréquence des trajets effectués, on vérifie que la *performance de conduite est d'autant plus mauvaise que l'utilisation du véhicule est intensive*, particulièrement en ce qui concerne les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels (cf. ANNEXE 4 - TABLEAU N° 4).

De même la *fréquence des départs en week-end* pèserait sensiblement sur le bilan des infractions et accidents, à l'inverse de celle des petits déplacements urbains (courses, conduite des enfants à l'école etc...).

Le type de parcours effectué (en ville ou sur route) ne paraît pas ici exercer d'influence très nette, alors que la *conduite de nuit* s'avère un critère de dangerosité (et/ou illégalité) très sensible : plus souvent on effectue des déplacements de nuit, quel qu'en soit le motif, plus est lourd le bilan des infractions et accidents (cf. ANNEXE 4 - TABLEAU N° 5).

L'ensemble de ces résultats illustre l'influence très nette des facteurs d'exposition au risque ; on insistera sur la valeur particulière de la conduite de nuit, ces données allant dans le sens des conclusions récentes de chercheurs californiens concernant la liaison entre le type de comportement du conducteur et le risque d'accident\*.

#### 4.1.3. — Examen des attitudes envers la sécurité et la réglementation routières.

Si l'on analyse les *jugements des conducteurs concernant la gravité d'un certain nombre de comportements* dangereux ou interdits par le Code de la Route, on constate que ces jugements sont d'autant plus indulgents que la performance de conduite des intéressés est mauvaise. Inversement, les usagers ne déclarant ni infraction ni accident se révèlent plus sévères à propos de la gravité des comportements décrits, notamment sur la négligence des conditions de sécurité minimales du véhicule (état des pneus, des feux et clignotants).

Il faut noter que les jugements ayant trait à un choix d'ordre civique ou éthique — tels que conduire sans être assuré ou ne pas s'arrêter si un accident vient de survenir — n'apparaissent pas corrélés avec le bilan des infractions et accidents.

L'examen des intentions de comportement des usagers dans l'hypothèse où leur permis de conduire aurait été suspendu révèle qu'ils seraient d'autant plus disposés à utiliser leur véhicule malgré l'interdiction que leur bilan d'accidents et d'infractions est plus lourd.

Ces résultats, qui vont dans le sens des données antérieurement acquis dans l'étude-pilote amènent à s'interroger *sur l'efficacité des sanctions* prévues en matière d'infractions de circulation et la crédibilité du système pénal en vigueur.

De la même façon, on observe que les sanctions prises à l'encontre d'usagers responsables de plusieurs accidents matériels sont considérées comme d'autant moins utiles que les conducteurs ont une performance de conduite plus mauvaise ; les résultats sont particulièrement nets en ce qui concerne les amendes dont la fréquence est largement supérieure à celle des autres types de sanction.

A l'égard d'usagers qui auraient provoqué plusieurs accidents corporels graves, on relève la même hostilité aux sanctions de la part des conducteurs dont le bilan de conduite est lourd : elle s'exerce particulièrement sur l'obligation éventuelle de suivre un programme de rééducation et plus encore sur celle de se soumettre à un examen devant une Commission

---

\* Cf. Mc CONNELL E.J. et HAGEN R.E. (1980).

Médicale, (mais également sur la simple amende ou la suspension du Permis de Conduire). Toutefois, il s'agit là de simples tendances statistiques, seuls les jugements concernant les auteurs d'accidents matériels apparaissant comme significatifs : l'opposition des usagers vis-à-vis des sanctions se manifeste plus ouvertement à propos de situations ne provoquant pas de blessures corporelles ni de morts.

#### 4.1.4. — Le refus de communiquer le numéro de sa police d'assurance.

Nous avons envisagé initialement la possibilité de réaliser une étude complémentaire sur la base des renseignements fournis par les Compagnies d'Assurances, concernant les conducteurs qui auraient accepté de communiquer le numéro de leur police.\*

Nous avons constaté que 76 % des personnes interrogées ont effectivement précisé celui-ci, 24 % ayant refusé pour motifs divers.

Nous avons examiné les corrélations des diverses variables du questionnaire avec le refus de communiquer le numéro de police (cf. *ANNEXE 6*).

On observe que le refus est lié de façon significative à la performance du conducteur, en termes d'infractions et/ou d'accidents (cf. *ANNEXE 4 - TABLEAU N° 6*).

Ce sont surtout les pluri-accidentés qui préfèrent ne pas communiquer leur numéro d'assuré, — bien que l'anonymat leur soit garanti de façon absolue — alors que la gravité d'un accident dans lequel on a été impliqué semble n'avoir que peu d'influence.

De même, les conducteurs ayant été sanctionnés plusieurs fois pour infraction de circulation manifestent une nette réticence, la suspension du permis de conduire paraissant induire des effets plus sensibles que la simple amende. Ces données plaident fortement en faveur d'un réel *refus* de communiquer le numéro de sa police d'assurance, lié à une performance de conduite dégradée, même si l'usager n'accepte pas que celle-ci puisse constituer un critère valable concernant la qualité de son comportement de conducteur.

On vérifie également que le pourcentage de refus est plus fort que dans les catégories d'usagers présentant un *risque accru d'accident* : les « jeunes » conducteurs (de moins de 35 ans) s'avèrent plus méfiants, ainsi que ceux qui sont actifs professionnellement (par rapport aux étudiants, retraités, et surtout aux chômeurs).

Les usagers accepteraient d'autant plus volontiers de communiquer leur numéro d'assuré que leur intérêt pour la politique est plus marqué (surtout chez ceux qui se situent à droite).

On observe enfin une relation très nette avec la croyance religieuse : les refus sont beaucoup plus rares chez les personnes déclarant leur croyance, et plus encore chez celles qui disent pratiquer leur culte (cf. *ANNEXE 4 - TABLEAU N° 7*).

L'influence des valeurs éthiques et idéologiques ne se manifeste pas seulement à propos du refus de communiquer son numéro d'assuré. On peut également noter le lien de celui-ci avec les jugements exprimés à propos de la gravité de divers comportements de conduite et le bien-fondé des sanctions en matière de circulation : ceux qui refusent de le communiquer s'avèrent indulgents en ce qui concerne le défaut d'assurance et l'état du véhicule (feux et clignotants) ; de plus, ils se déclarent hostiles à la pratique des amendes et à l'augmentation de la prime d'assurance ; même à l'égard des responsables d'accidents corporels graves, ils s'opposeraient à la rééducation comme à la suspension du permis de conduire.

Cependant, on n'observe pas globalement de liaison entre le type de police d'assurance souscrit par l'usager et le refus de communiquer son numéro de police : il semblerait que le choix des garanties relève de facteurs d'ordre beaucoup plus concret et circonstanciel que la position adoptée face à l'enquêteur.

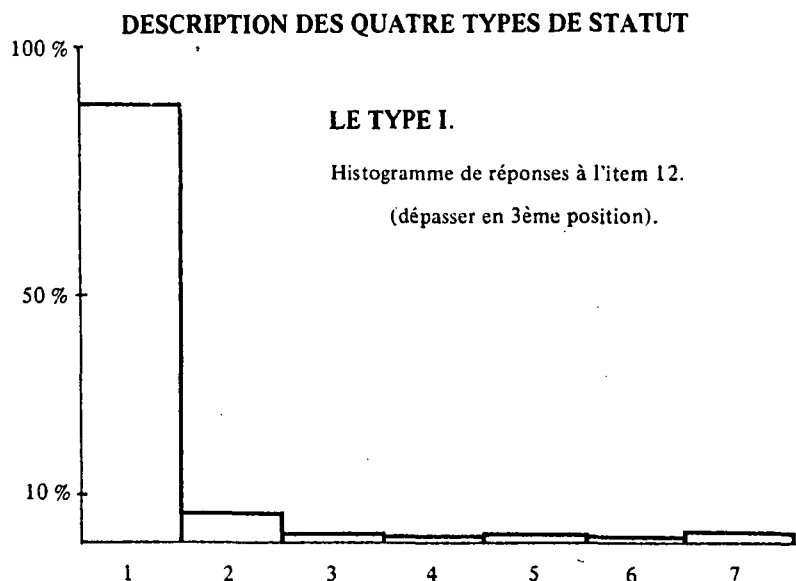
---

\* La réalisation de cette phase exigerait le recueil des données analogues auprès des mutuelles regroupant un pourcentage important des assurés en France.

## 4.2. LE STATUT DES REGLES DE CIRCULATION.

Pour chacun des 24 comportements-test correspondant à une règle de circulation, légale ou informelle, on a tracé l'histogramme des réponses obtenues. Selon les analogies de forme qu'ils présentaient, nous avons regroupé les histogrammes en 4 types que nous décrirons et commenterons : à chacun d'eux correspond en effet un statut particulier des règles de circulation par rapport auxquelles se situent les comportements des usagers. Les données numériques brutes figurent en *ANNEXE 8*.

On trouvera la liste des abréviations utilisées en *ANNEXE 1 BIS*.



Les comportements-test regroupés dans ce premier type sont les suivants :

- dépasser en 3ème position (item 12 - D3) ;
- queue de poisson (item 15 - Qp.)
- dépassement du taux légal d'alcoolémie (item 24 - Al) ;
- démarrer au feu vert avant que les piétons aient terminé de traverser la chaussée (item 6 - Dém. p) ;
- accélérer quand on tente de vous dépasser (on le notera « refus d'être dépassé » : Rf. dép - item 9).

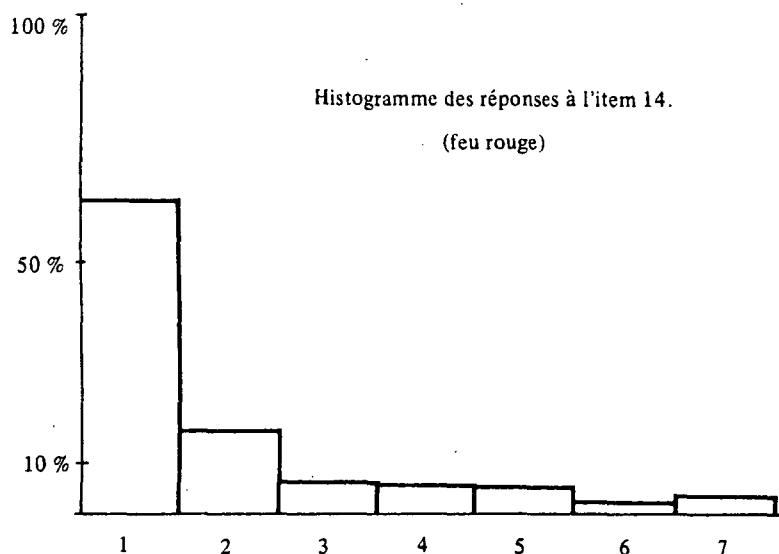
Les règles s'appliquant aux situations de ce premier type apparaissent ainsi comme ayant dans la pratique un véritable *statut d'interdit* :

- il existe un *fort consensus autour du respect absolu de la règle légale* s'appliquant aux situations décrites (environ 95 % des usagers déclarent ne jamais les transgresser ou presque jamais).
- seule une très faible minorité d'usagers se permet de la transgresser : leur nombre décroît au fur et à mesure que s'affirme le caractère systématique de l'infraction (de la classe 2 à la classe 7).

Ces règles ont trait à *l'empiètement dangereux du « territoire » des autres conducteurs*, notamment en situation de dépassement. Le caractère de danger (subjectivement perçu) semble lié ici à la *proximité tolérée* d'autres véhicules dans une situation de conduite dynamique.

Il faut noter que le non-respect du taux légal d'alcoolémie est classé par les conducteurs parmi les règles au statut d'interdit pour des raisons multiples débordant très largement le cadre de l'activité de conduite.

## LE TYPE II.



On trouve dans le deuxième type les comportements-test suivants parmi lesquels on peut distinguer deux sous-groupes :

Dans le sous-groupe II A :

- « serrer » les deux-roues en ville (item 21 - S.2R) ;
- franchir le feu lorsqu'il vient de passer au rouge (item 14 - Fr) ;
- ne pas utiliser son clignotant (item 3 - Cl) ;
- absorber une quantité inhabituelle d'alcool avant de conduire (item 7 - A.in) ;
- chevaucher une ligne blanche continue (item 10 - L.bl).

Dans le sous-groupe II B :

- ne pas s'arrêter tout à fait au stop (item 5 - St) ;
- dépasser juste (item 19 - Dj) ;
- ne pas céder la priorité à un automobiliste qui roule lentement (item 20 - P.rf.l) ;
- conduire après avoir bien bu au cours d'un petit repas entre amis (item 18 - A.p.r).

Si une large minorité des usagers (presque 80 %) affirment appliquer généralement ces règles, il faut noter que le respect en est moins strict que précédemment : une marge de tolérance se fait jour et 5 % environ des conducteurs les transgressent délibérément.

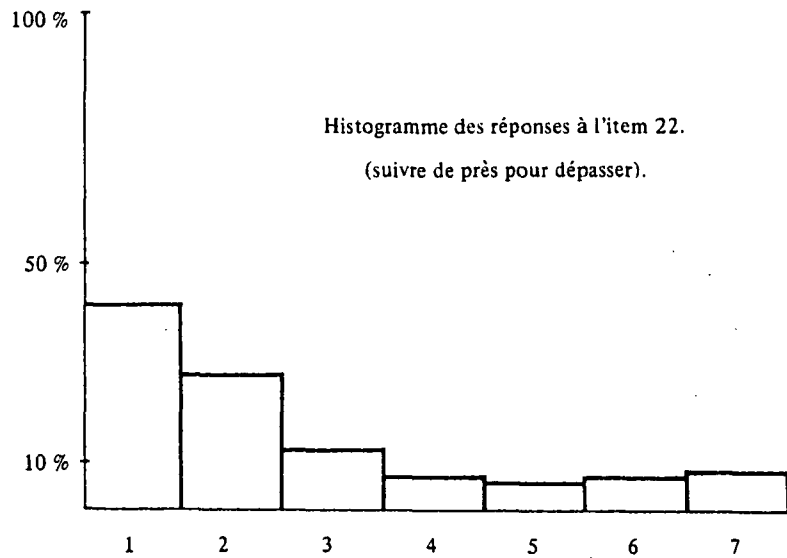
Outre la consommation d'alcool avant de conduire, ces règles ont trait principalement à l'observation de signaux et d'interdictions matérialisées (feu rouge, stop, ligne blanche) et à quelques manœuvres illégales jugées peu dangereuses ; on peut les regrouper sous le terme *d'empiètement illégal de zones de la chaussée réservées*.

Il faut noter que cet empiètement – contrairement à celui qui apparaissait dans les comportements de type I – n'est pas forcément jugé comme très dangereux : les items ont été formulés de sorte que le doute soit ici permis, alors que précédemment la proximité des véhicules dans la situation décrite était clairement indiquée.

On notera également la différence des jugements portant sur le dépassement du taux légal d'alcoolémie et la consommation d'alcool selon qu'elle est décrite comme « inhabituelle » ou dans des formes socialement bien admises (le « petit repas entre amis »).

D'une façon générale, on peut conclure que les règles auxquelles obéissent les comportements de type II sont des *règles prégnantes* au statut non contesté, elles fonctionnent cependant avec une *marge de tolérance* notable et sont transgressées par une minorité non négligeable d'usagers.

### LE TYPE III.



On trouve regroupés dans ce troisième type les comportements suivants :

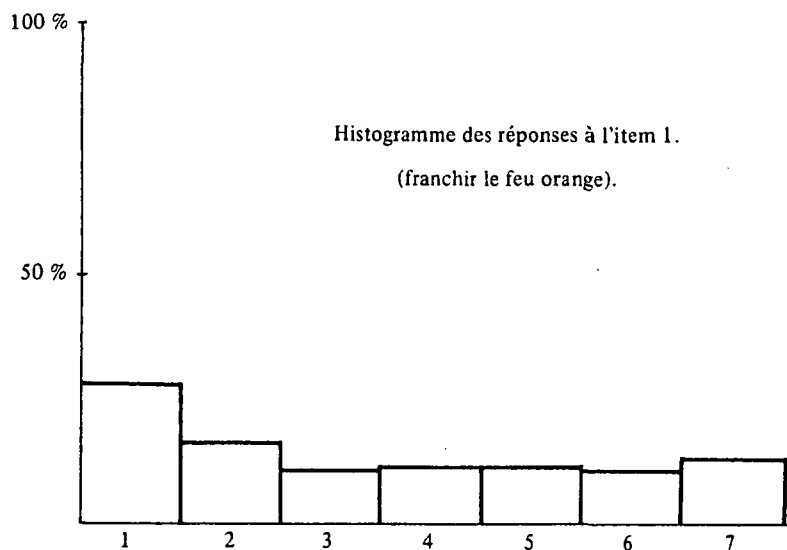
- non-utilisation de la ceinture de sécurité sur route (item 13 - Cr) ;
- stationnement gênant (item 11 - Stat.) ;
- suivre de près le véhicule qui vous précède avant de le dépasser (item 22 - D.pr) ;
- refus de priorité sur un grand axe urbain (item 8 - P.rf.v) ;
- excès de vitesse en agglomération (item 23 - Va.) ;
- changements de file répétés sur autoroute (item 4 - Ch.f.).

Les principales caractéristiques de ce type sont les suivantes :

- moins de la moitié des usagers respectent scrupuleusement les règles légales de circulation dans les situations décrites ;
- une très large tolérance apparaît et une forte minorité d'usagers transgressent délibérément la règle (15 % dans les classes 6 et 7).

*Les règles légales correspondant à ce type sont en pratique peu respectées, soit qu'on les considère comme contestables dans leur fondement (cas de la ceinture de sécurité), soit comme d'une faible utilité au regard du risque encouru : on notera qu'elles concernent la circulation en agglomération et la circulation dans une file de véhicules, situations que l'on sait objectivement dangereuses mais pour lesquelles le « sentiment de danger » est faible.*

## LE TYPE IV.



Les comportements caractéristiques de ce type sont les suivants :

- dépasser la vitesse autorisée sur route :
  - de jour (item 16 -  $V_j$ )
  - de nuit (item 2 -  $V_n$ )
- franchir le feu orange (item 1 -  $F_o$ ) ;
- obliger un autre usager à céder la priorité (item 17 - P.obl).

On observe qu'1/3 environ des conducteurs seulement respectent scrupuleusement ces règles, alors qu'un quart les transgressent systématiquement (classes 6 et 7) ; les autres usagers commettent des infractions plus ou moins fréquentes.

Il s'agit de règles dévalorisées, au statut légal contesté.

Il semble que les comportements pratiqués visent au *maintien de la vitesse adoptée* par les conducteurs\*.

Le danger propre à la situation n'est apparemment pas pris en compte et la règle est considérée comme arbitraire, sauf lorsqu'elle est considérée (à tort) comme venant étayer le « droit » de l'usager (item 17).

### EN RESUME :

Selon la distribution des comportements déclarés par les conducteurs dans les situations-tests proposées, on peut très nettement distinguer et décrire 4 types de statuts des règles de circulation.

Toutefois, l'appartenance des différentes règles à l'un ou l'autre statut peut apparaître en désaccord avec les représentations courantes concernant la *gravité des diverses infractions* ; on formulera ainsi les remarques suivantes :

- l'empiètement des zones matérialisées de la chaussée ne semble pas constituer un interdit, pas plus que le franchissement du feu rouge ; ceci malgré le caractère univoque de la règle et la notion de *visibilité* de l'infraction.

\* On a pu montrer dans une étude sur le terrain que cette inertie ou résistance s'opposant à toute modification de la « vitesse de base » constitue l'une des tendances fondamentales à l'œuvre dans l'activité de conduite. (M. MONSEUR et G. MALATERRE. Cahier d'études de l'ONSER n° 11, 1968).

- les règles de priorité qui font souvent l'objet de conflits avec d'autres caractéristiques de la situation\* ne seraient respectées que de façon conditionnelle.

Dès lors apparaît clairement l'insuffisance d'une description du comportement du conducteur dans une situation donnée en termes de respect ou de transgression de la règle légale : il devient nécessaire de faire référence à la *norme informelle* correspondant au comportement, et de situer le comportement de l'usager par rapport à l'ensemble des comportements pratiqués par la population étudiée dans la même situation, c'est-à-dire sur une échelle de déviance.

- parmi les règles non contestées, il semble que celles qui représentent des interdits majeurs concernent des situations où le « sentiment de danger » intervient au premier chef : celui-ci serait lié à la *proximité* des véhicules au cours d'une manœuvre qu'engage le conducteur.
- par contre la *vitesse* ne fonctionnerait pas généralement comme un critère de dangerosité subjective ; les infractions commises *en agglomération* apparaîtraient également comme relativement bénignes.

Il semble que le maintien de la vitesse adoptée préférentiellement par l'automobiliste (VITESSE DE BASE) soit considéré comme subjectivement légitime, ou du moins n'apparaisse pas comme une transgression majeure aux règles de sécurité.

- en ce qui concerne la conduite sous l'effet de *l'alcool*, on notera le statut d'interdit attaché au seul dépassement du taux légal d'alcoolémie (— dont peu de conducteurs savent à quelle quantité précise de boissons alcoolisées il correspond pour eux-mêmes). Ce fait témoigne d'une ambiguïté : malgré la réprobation diffuse qui s'attache à l'absorption d'alcool avant de conduire, une nette tolérance se fait jour dès lors qu'elle est décrite dans des termes compatibles avec les usages sociaux (bien boire lors d'un petit repas entre amis).

Selon que les déterminismes sous-jacents au comportement de l'usager dans une situation donnée font l'objet d'un large consensus, ou que les tendances individuelles sont plus largement à l'œuvre dans le comportement en cause, la règle informelle correspondante se verra attribuer l'un des quatre statuts décrits précédemment.

#### 4.3. UNE ECHELLE DE DEVIANCE PAR RAPPORT AUX NORMES DE CONDUITE PRATIQUÉES

Il est apparu, du fait même de l'hétérogénéité des statuts des diverses règles de circulation (se manifestant par le caractère plus ou moins large du consensus s'établissant à leur endroit) la nécessité d'établir une échelle de déviance qui tienne compte à la fois du caractère plus ou moins illégal du comportement de l'usager et du statut de la règle qu'il respecte ou enfreint.

On a ainsi défini, autour de la moyenne des comportements déclarés par les usagers, une *zone de conformité* à la norme ; par rapport à cette zone on distingue quatre degrés de DÉVIANCE selon la rareté que présente le comportement décrit dans la population observée.

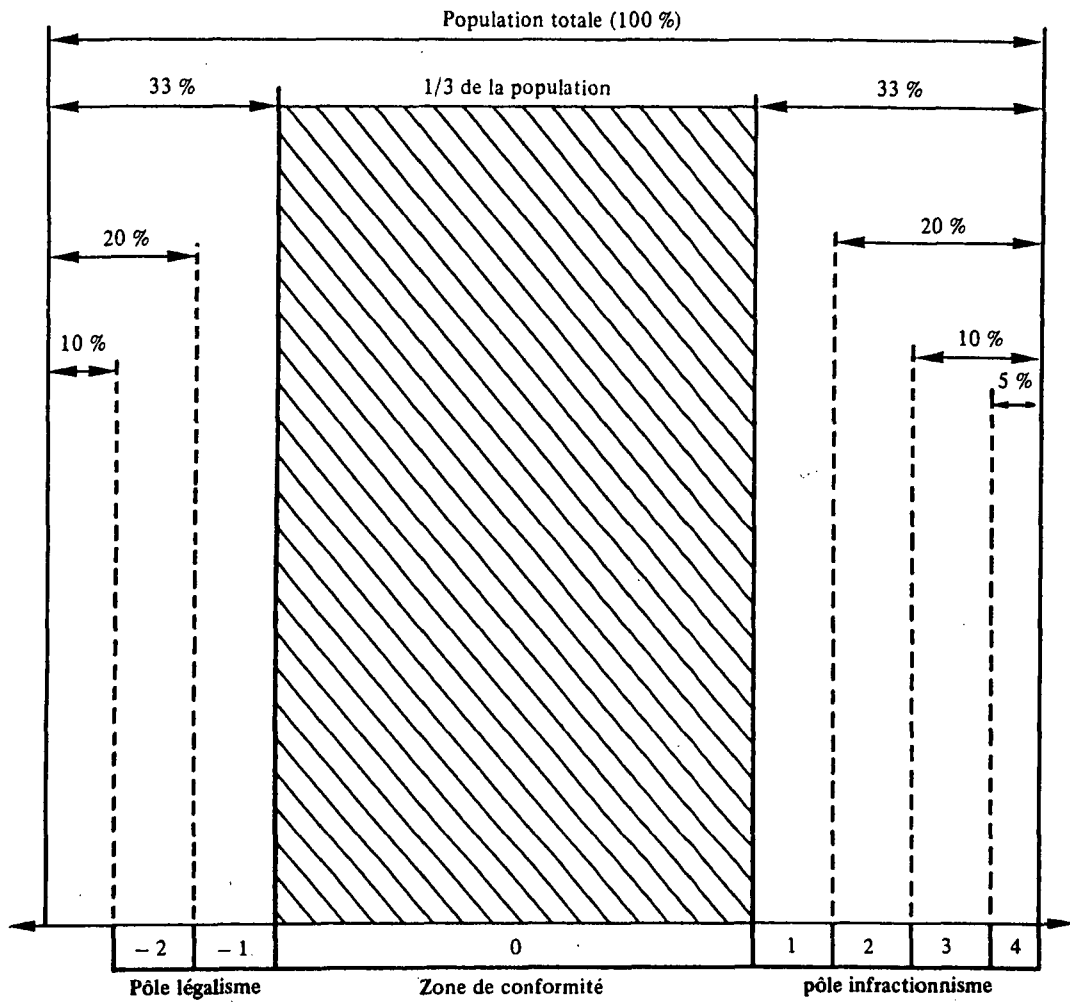
Le comportement conforme à celui de la moyenne de la population ne coïncidant pas toujours avec le respect d'une règle du code donnée, l'échelle de déviance comporte deux pôles : *un pôle légaliste* caractérisant une conduite plus respectueuse de la loi que celle de l'ensemble des usagers interrogés, et *un pôle infractionniste* désignant une tendance à la transgression, débordant la tolérance dont fait l'objet la règle (qui peut ainsi faire place à une norme informelle).

Il ne s'agit donc pas ici d'une échelle unipolaire de déviance « infractionniste » par rapport aux règles légales de circulation, mais d'une *échelle bipolaire de légalisme-infractionnisme* s'étendant de part et d'autre d'une zone de conformité aux comportements habituellement pratiqués au sein d'une population d'usagers.

Le schéma n° 1 représente les différents degrés de l'échelle de déviance (de - 2 à + 4), fixés (voir page 15).

\* Au sujet des pratiques locales et de la notion de « priorité subjective », on peut se référer aux études sur le terrain de M. MONSEUR et B. MARCHADIER (1971) et de M. MONSEUR et G. MALATERRE (1969, 1970).

Schéma n° 1 : L'échelle de déviance.



On considère les pourcentages d'usagers de notre population adoptant vis-à-vis d'une règle donnée du Code un certain comportement et l'on définit les classes suivantes :

- moins de 5 % des conducteurs transgressent la règle (indice de déviance 4) ;
- de 5 % à 10 % des conducteurs la transgressent (indice de déviance 3) ;
- de 10 % à 20 % : (indice de déviance 2) ;
- de 20 % à 33 % : (indice de déviance 1).

Plus le comportement observé est rare dans la population, plus élevée est la valeur de l'indice de déviance.

Du fait que la moyenne des comportements est plus proche du respect de la règle que de sa transgression, on ne trouvera dans notre population que les 2 premiers degrés de déviance du côté du pôle « légalisme » : on les cotera négativement sur l'échelle de déviance :

- indice - 2 : moins de 20 % des conducteurs respectent la règle légale ;
- indice - 1 : de 20 % à 33 % des usagers l'observent.

A l'aide des degrés de déviance ainsi définis, on peut caractériser chaque conducteur par le *profil de ses indices de déviance* dans chacune des 24 situations-test proposées dans le questionnaire ; sur les profils de conformité-déviance, on peut utiliser des processus d'analyse de données.

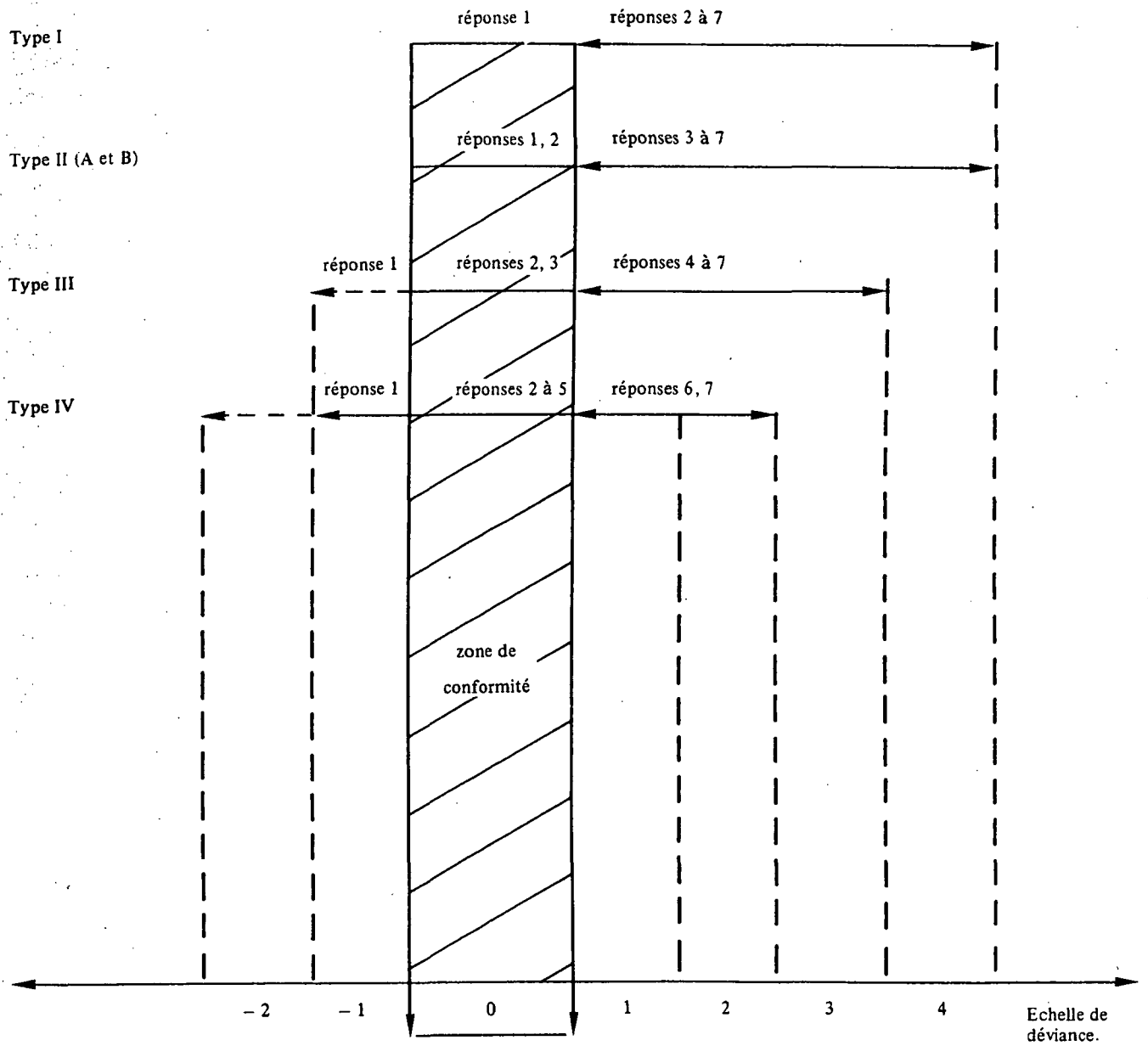
Par rapport à l'utilisation des réponses brutes cela permet d'éviter les biais qui résulteraient du poids artificiellement accru des infractions routières les plus fréquemment commises dans la population des usagers et vis-à-vis desquelles s'est établi un usage de fait (normes informelles) ; on peut de plus appréhender de cette façon la dimension du *légalisme*, distincte de celle de la simple *conformité* aux normes pratiquées.

Le schéma n° 2 (cf. page 17) permet de visualiser la correspondance entre les classes de réponses et les indices de déviance, pour chacun des 4 groupes de règles de circulation dont le statut a été analysé dans le paragraphe précédent (cf le tableau des équivalences et les histogrammes, ANNEXE 8).

On a appliqué aux données de l'enquête ainsi indexées deux types de traitement statistique :

- *l'analyse factorielle* a permis de dégager les dimensions sous-jacentes à l'ensemble des pratiques de conduite dans les situations-test proposées. On cherche à éclairer l'interprétation de ces dimensions par la projection de variables supplémentaires ayant trait au conducteur, au véhicule et au mode d'utilisation de celui-ci.
- à partir des profils des indices de déviance caractérisant chaque individu, on a établi une typologie des comportements de conduite afin d'analyser les variables liées à ces structures-types.

Schéma n° 2 : Répartition des classes de réponses sur l'échelle de déviance selon les différents types de règles de circulation.



#### 4.4. L'ANALYSE FACTORIELLE EN COMPOSANTES PRINCIPALES.

Pour chacun des 1 032 automobilistes de l'échantillon, les réponses correspondant aux 24 comportements-test ont été recodées selon l'échelle de déviance proposée.

On effectue sur ces données une analyse factorielle en composantes principales.

On trouvera en annexe (*ANNEXES 9 et 10*) la matrice des corrélations et les résultats de l'analyse.

Le pourcentage de la variance totale expliqué par le premier facteur est de 21,4 %, les 6 premiers facteurs expliquant ensemble 47,5 % de cette même variance.

On notera une très forte décroissance relative entre le 1er facteur et les suivants : du 2ème au 6ème facteur, les pourcentages de variance expliquée par chacun des facteurs vont de 6,2 % à 4,1 % ; (on trouvera en annexe l'histogramme des valeurs propres qui représente la décroissance des pourcentages de variance le long de chaque axe factoriel).

Les pourcentages de variance expliquée s'avèrent être équivalents pour les facteurs 2 et 3 (autour de 6 %) ainsi que pour les facteurs 4 et 5 (environ 5 %).

Nous avons conservé les 6 premiers facteurs dont l'interprétation paraît bien relever d'une réalité structurelle et non de biais liés à l'utilisation de l'échelle de déviance ou à d'éventuels effets de réponse.

##### 4.4.1. — Interprétation du « nuage » des comportements-test.

Les schémas suivants (n° 3, 4, 5 et 6) représentent la projection des items comportementaux sur les plans 1-2, 2-3, 3-4, et 5-6 (cf. pages 19, 20, 21 et 22).

Cette visualisation des données ainsi que l'examen des critères d'aide à l'interprétation (*ANNEXE 10*) ont permis de formuler les remarques suivantes :

- sur l'axe 1 (schéma 3) apparaissent corrélés positivement la quasi-totalité des comportements-test décrits, au premier rang desquels on trouve les infractions de vitesse et l'absorption de boissons alcoolisées avant de conduire. Il semble que ce premier facteur (unipolaire) puisse être décrit comme une *tendance à la déviance par rapport aux comportements habituellement pratiqués*. On notera l'exception que constituent les infractions susceptibles de provoquer un « sentiment de danger » déclenché par la *proximité* des véhicules en mouvement fonctionnant comme signal notamment dans les situations de dépassement : en effet, les items D3, Rf, dép, S.2R ont une contribution nettement plus faible que tous les autres items.
- sur l'axe 2 (schéma 4) s'opposent précisément le groupe des infractions dynamiques impliquant la *proximité* dangereuse des véhicules dépassés aux infractions à la limitation de *vitesse* (en toutes circonstances : de jour, de nuit et en agglomération), auxquelles est associé le franchissement du feu orange.
- l'axe 3 (schéma 4) est défini par la position des usagers vis-à-vis de la *consommation de boissons alcoolisées avant la conduite* : les 3 situations-test proposées apparaissent comme étroitement liées, que le caractère illégal du comportement adopté soit ou non explicitement indiqué.
- l'axe 4 (schéma 5) permet d'isoler d'une part les infractions consistant à *empiéter sur un territoire interdit de la chaussée* (L,bl, Fr, St) et d'autre part celles où l'usager revendique l'appropriation d'une portion de l'espace à laquelle il estime avoir droit (revendiquer la priorité).
- Sur l'axe 5 (schéma 6) s'opposent essentiellement les *situations de dépassement et de priorité* dont les unes sont décrites comme *dangereuses* (impliquant à la fois proximité et vitesse des véhicules en présence, (Qp, Rf, dép, D3) et les autres comme plus bénignes, suggérant une *négociation* des usagers sur l'issue de la manœuvre engagée (D.pr, P.rf.1) plutôt qu'elles n'évoquent un conflit.

### Schéma n° 3

#### Représentation des comportements-test dans le plan 1-2.

#### LEGENDE :

Vj	: vitesse (jour)
Va	: vitesse (agglomération)
Vn	: vitesse (nuit)
Fo	: accélérer feu orange
A.in	: alcool (inhabituel)
Al	: alcool (légal)
A.p.r	: alcool (repas amical)
St	: stop
Stat	: stationnement
S.2R	: serrer les 2 roues (ville)
D3	: Dépasser en 3ème position
Rf.dép	: Refus de se laisser dépasser
Qp	: queue de poisson

2

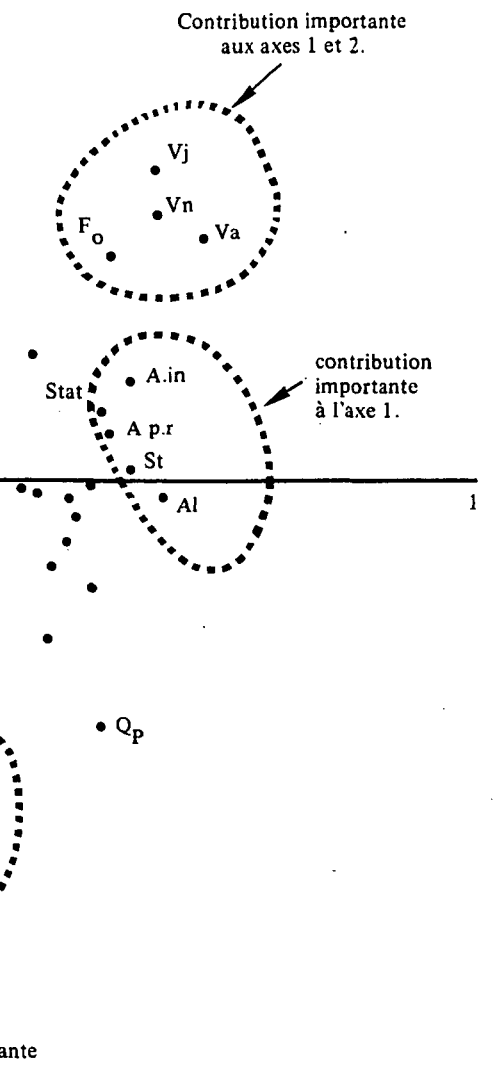
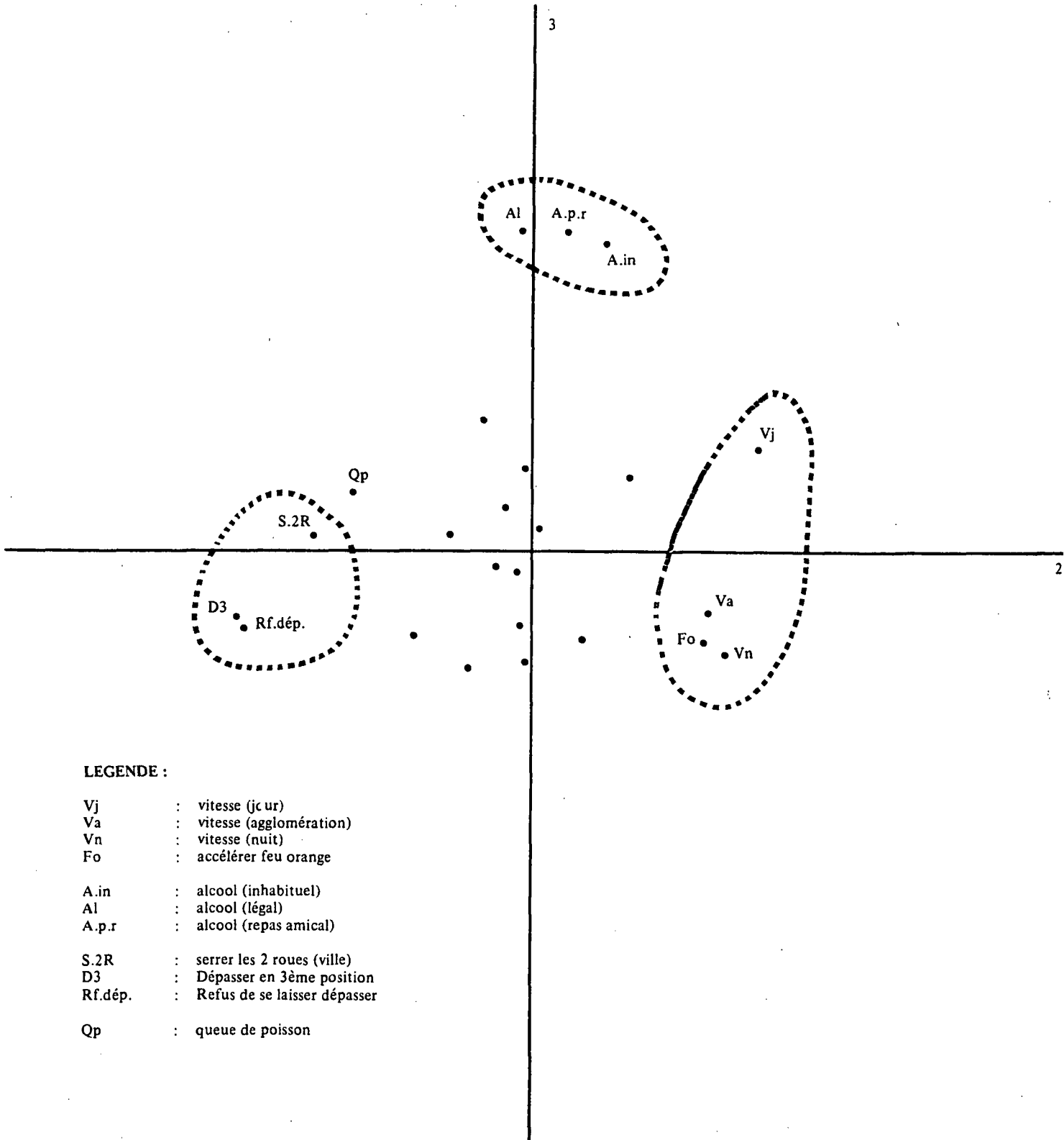


Schéma n° 4

Représentation des comportements-test dans le plan 2-3.

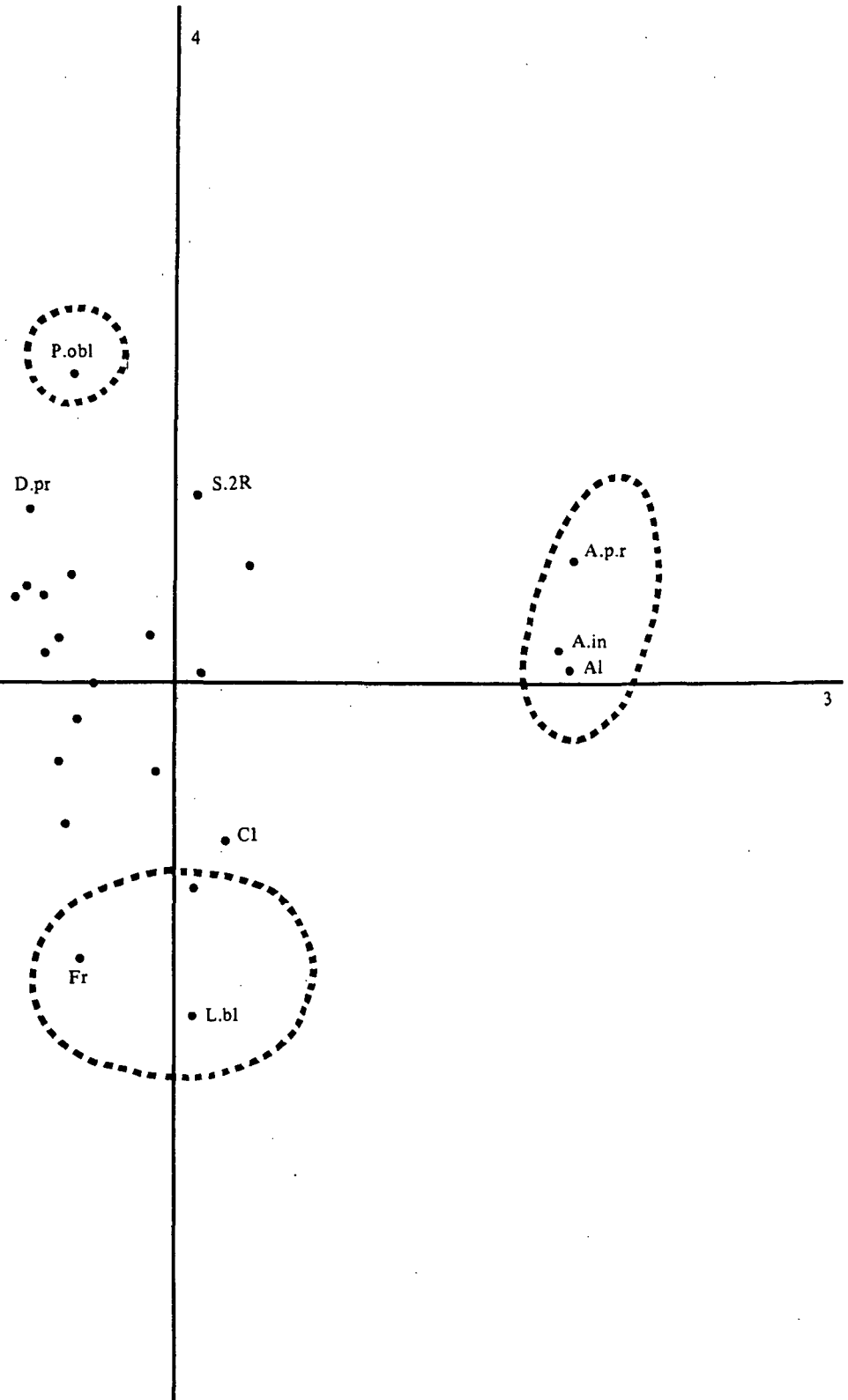


LEGENDE :

- Vj : vitesse (jcur)
- Va : vitesse (agglomération)
- Vn : vitesse (nuit)
- Fo : accélérer feu orange
- A.in : alcool (inhabituel)
- Al : alcool (légal)
- A.p.r : alcool (repas amical)
- S.2R : serrer les 2 roues (ville)
- D3 : Dépasser en 3ème position
- Rf.dép. : Refus de se laisser dépasser
- Qp : queue de poisson

Schéma n° 5

Représentation des comportements-test dans le plan 3-4.

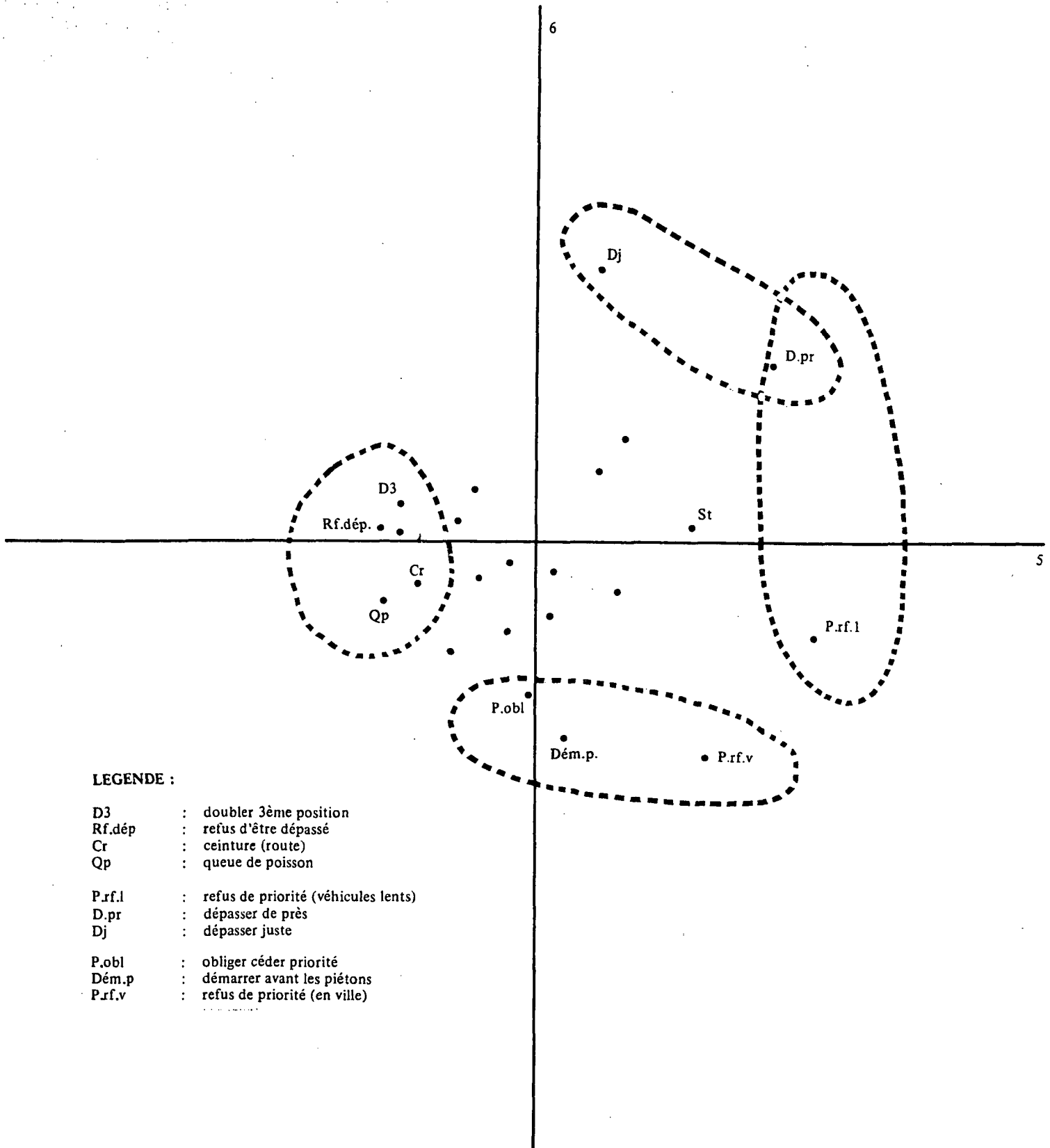


LEGENDE :

- A.in : alcool (inhabituel)
- Al : alcool (légal)
- Ap.r. : alcool (repas amical)
- P.obl : obliger céder priorité
- Fr : feu rouge
- L.bl : ligne blanche
- Cl : clignotant
- D.pr : dépasser de près
- S.2R : serrer les 2 roues

Schéma n° 6

Représentation des comportements-test dans le plan 5-6.



LEGENDE :

- D3 : doubler 3ème position
- Rf.dép : refus d'être dépassé
- Cr : ceinture (route)
- Qp : queue de poisson
  
- P.rf.l : refus de priorité (véhicules lents)
- D.pr : dépasser de près
- Dj : dépasser juste
  
- P.obl : obliger céder priorité
- Dém.p : démarrer avant les piétons
- P.rf.v : refus de priorité (en ville)

- l'axe 6 (schéma 6) permet de distinguer les infractions de priorité commises en ville (P.obl, Dém.p., Prf.v) à des infractions de dépassement douteux (Dj, D.pr).

Pour l'instant, nous en restons à ce stade descriptif des axes de l'analyse factorielle en réservant une interprétation moins schématique des facteurs que nous pourrions formuler après avoir examiné la projection sur les axes de certaines variables supplémentaires introduites dans le questionnaire.

#### 4.4.2. - Projection de variables supplémentaires.

Parmi les items du questionnaire et les renseignements signalétiques recueillies sur les usagers, nous avons sélectionné pour les projeter sur les plans factoriels en tant que variables supplémentaires, ceux qui satisfont aux 2 conditions suivantes :

- présenter un caractère factuel (plutôt que refléter les opinions et attitudes des conducteurs) ;
- ne comporter qu'un nombre limité de modalités de réponses afin de ne pas alourdir l'interprétation des données.

Les variables ainsi choisies ont été regroupées sous trois rubriques différentes :

1. La performance de conduite récente ;
2. L'exposition au risque et le mode d'utilisation du véhicule ;
3. Les caractéristiques individuelles.

On examinera successivement leur projection sur les plans factoriels 1-2, 3-4, et 5-6.

#### A/ Projection de variables supplémentaires sur les axes 1.2.

##### A1. La performance de conduite récente :

(cf. schéma n° 7 page 24).

Tous les indicateurs concernant le nombre des infractions et des accidents survenus au cours des 3 dernières années (nombre et gravité) sont liés à l'axe 1 surtout, et à l'axe 2.

On distingue très clairement les groupes extrêmes dont le comportement diffère le plus des comportements moyens de la population :

- un groupe *d'impliqués au bilan très lourd* (infractions et accidents) se caractérise comme « déviant infractionniste » et pratique des vitesses élevées.
- un groupe *d'indemnes* apparaît comme plus respectueux des règles du Code que la moyenne des usagers, et moins rapide.

Les indicateurs de gravité, quoique moins sensibles, sont également liés à l'axe 1.

##### A2. L'exposition au risque et le mode d'utilisation du véhicule :

Les dimensions sous-jacentes aux axes 1 et 2 s'avèrent extrêmement sensibles à tous les indicateurs d'exposition au risque. (cf. schémas 8, 8 bis et 9 pages 25, 26 et 27).

Les conducteurs adoptent un comportement d'autant plus déviant par rapport aux pratiques moyennes de la population et sont d'autant plus enclins à rouler vite que leurs déplacements sont plus fréquents et plus variés dans leurs modalités et leurs motivations.

On observe notamment que :

- *rouler souvent de nuit* va de pair avec un fort degré de déviance et la pratique de vitesses élevées ; inversement, *s'abstenir de tout trajet de nuit* est lié à une tendance « légaliste » et à des vitesses inférieures à la moyenne.

Schéma n° 7. La performance de conduite :  
 nombre et gravité des accidents et des infractions survenues au cours des 3 dernières années

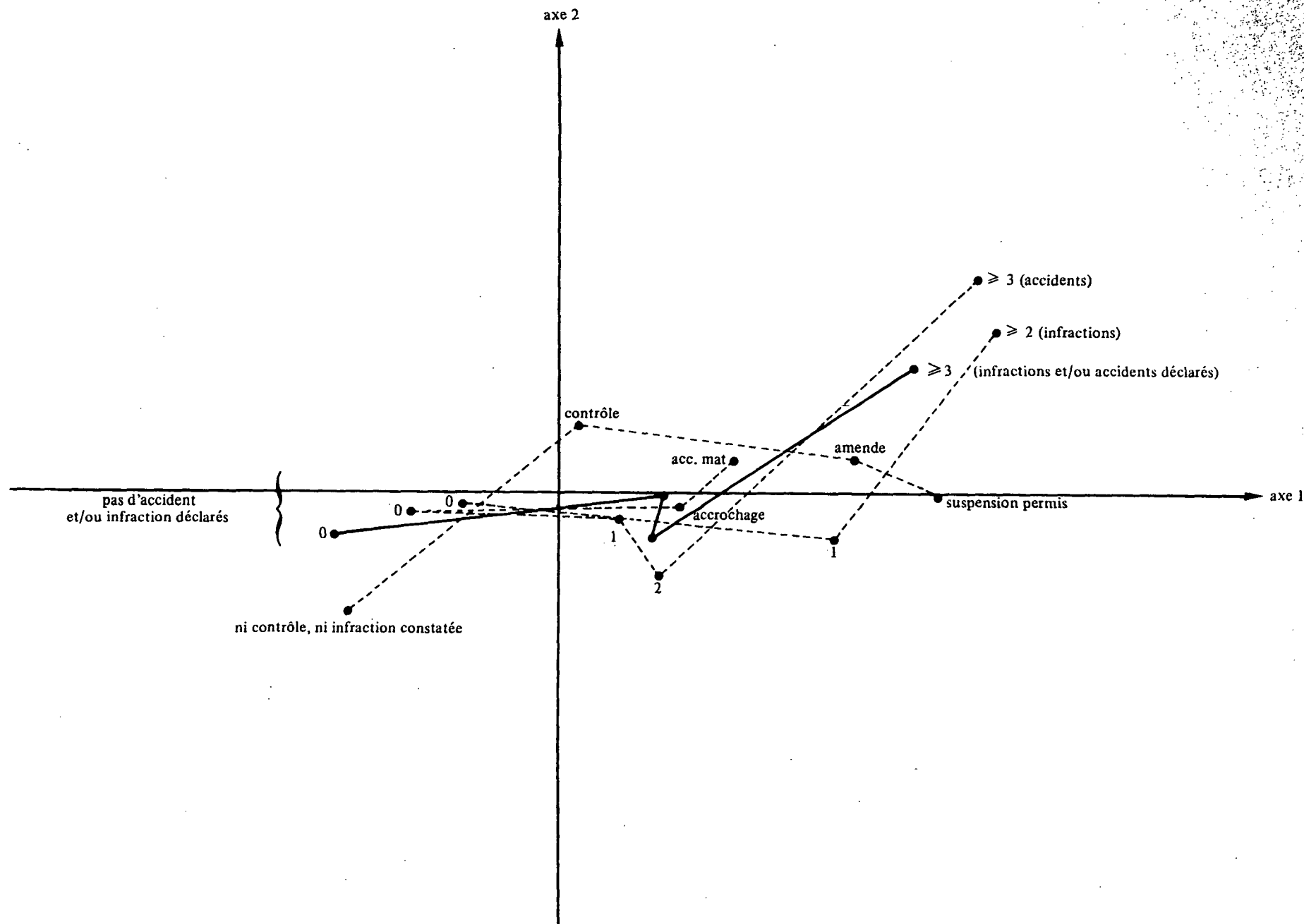


Schéma n° 8. L'exposition au risque :  
kilométrage annuel et fréquence des trajets de nuit

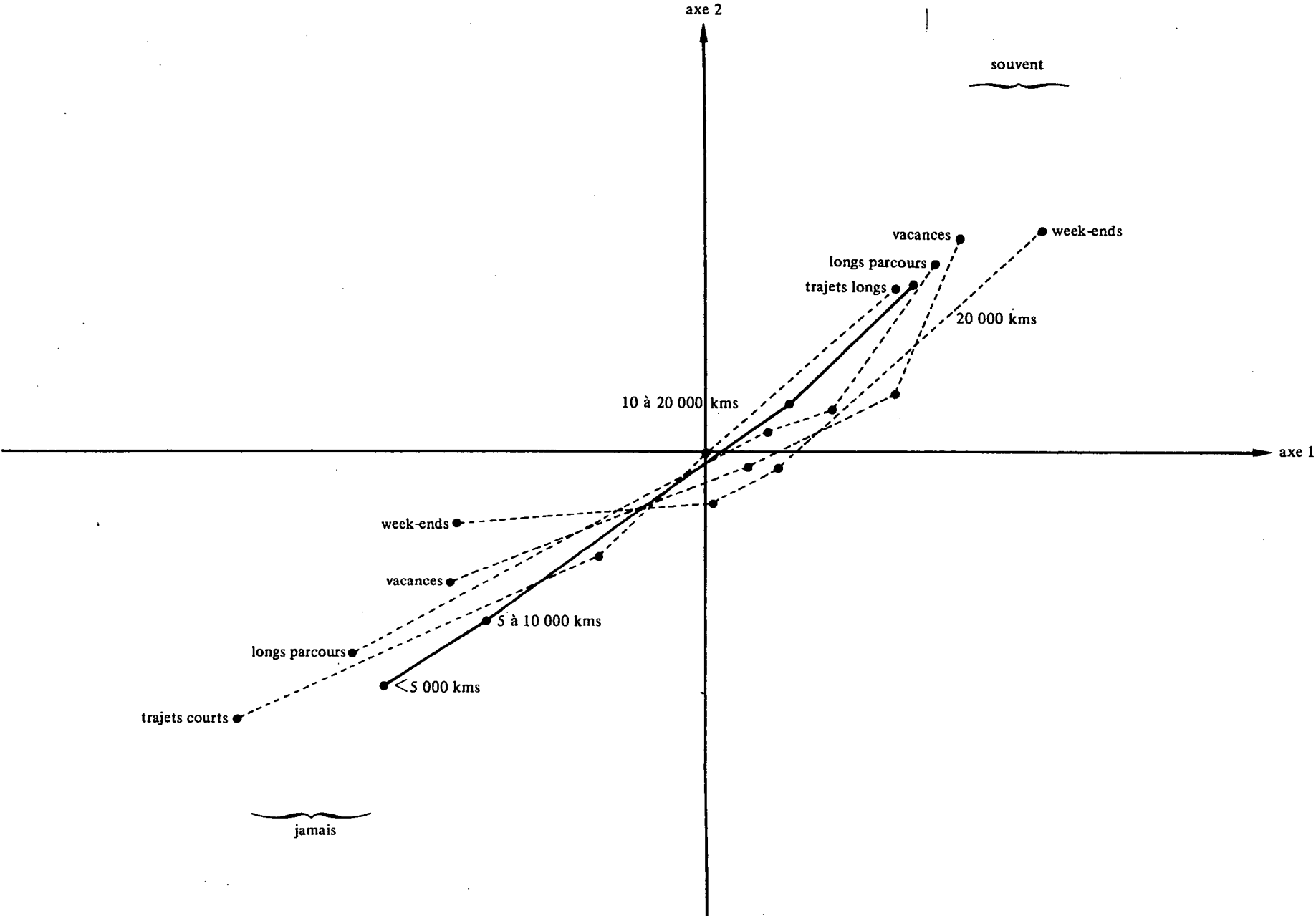


Schéma n° 8bis. L'exposition au risque :  
kilométrage annuel et fréquence des déplacements usuels de jour

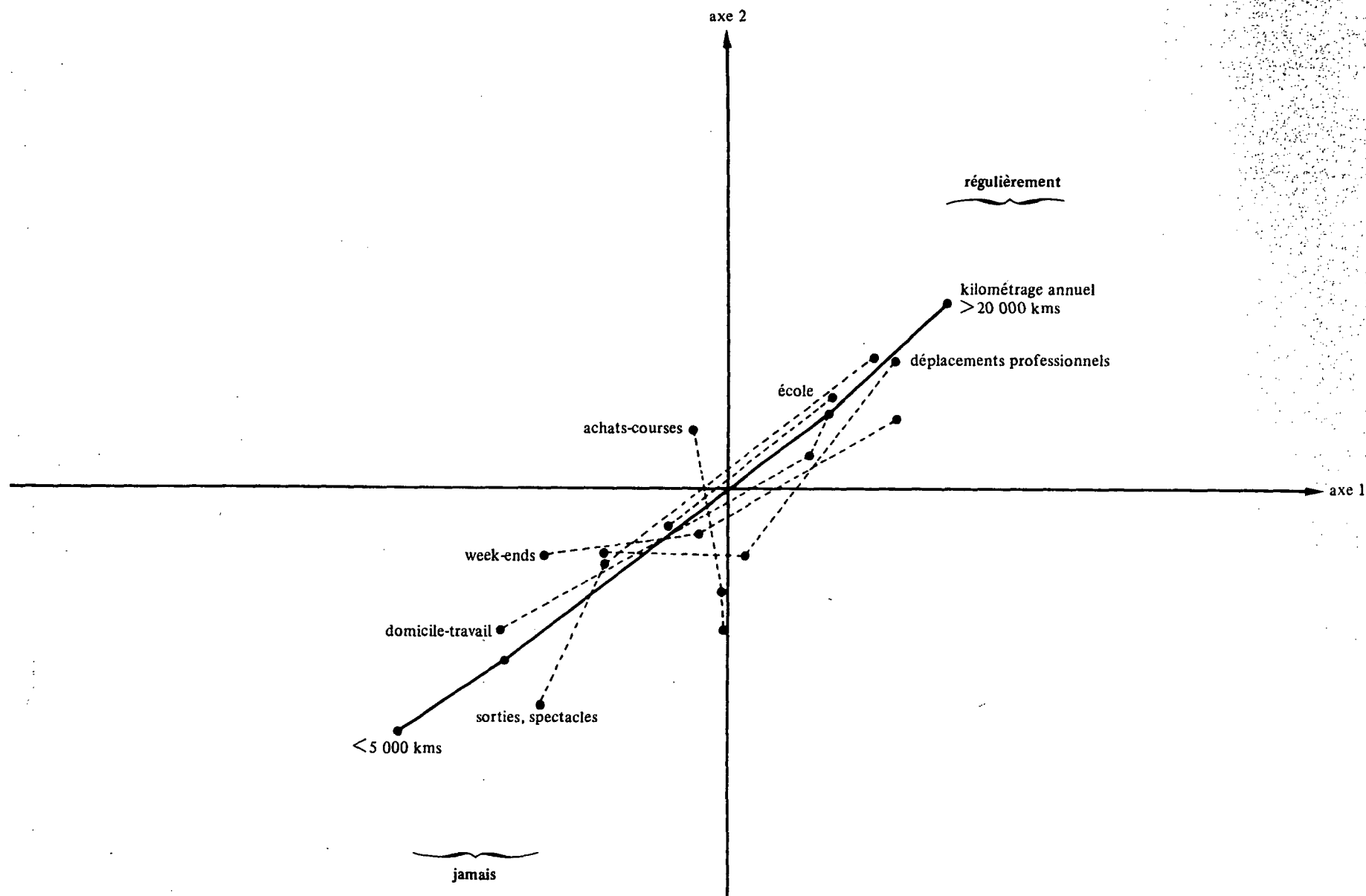
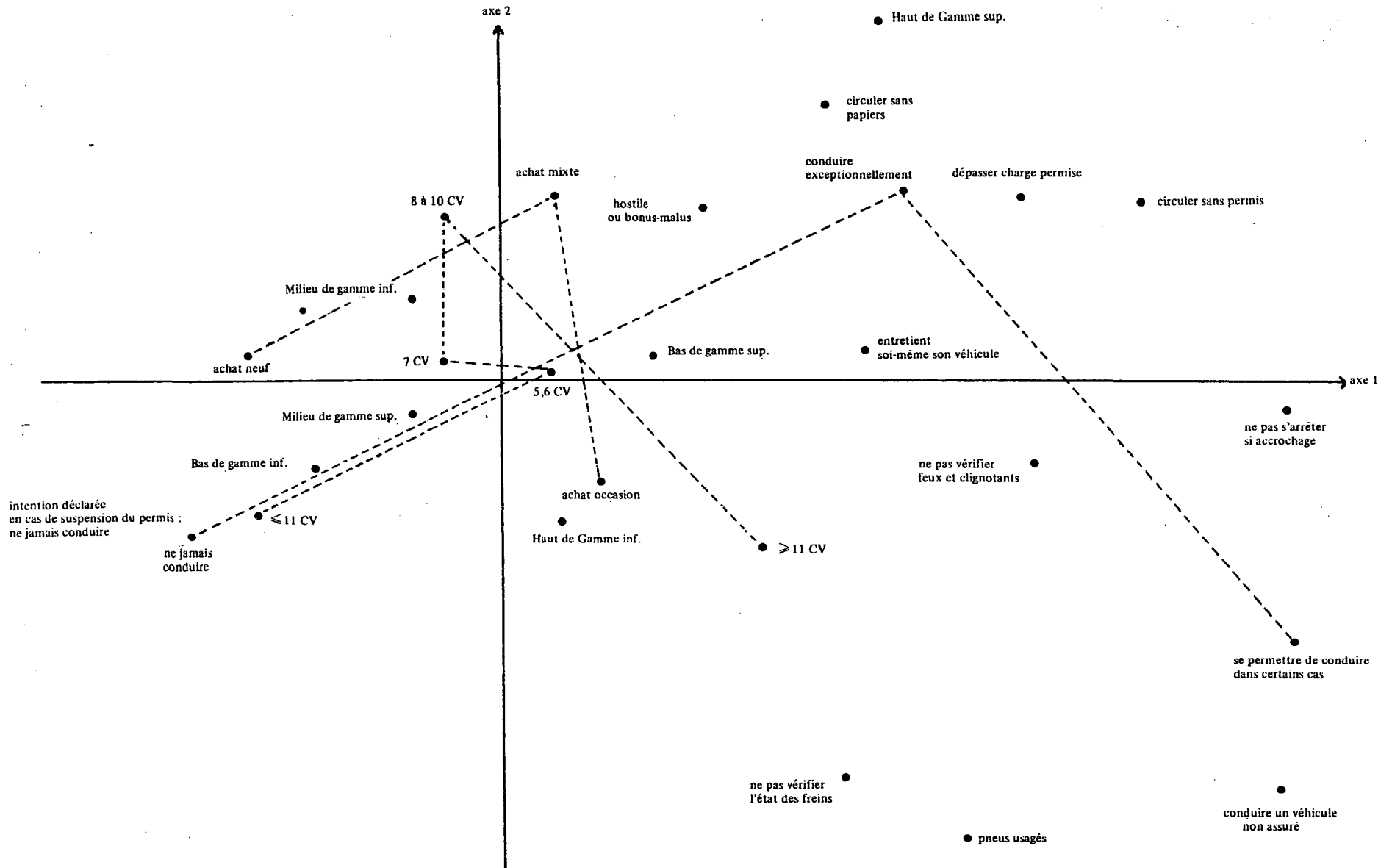


Schéma n° 9. Type de véhicule et mode d'utilisation.



- de jour, le phénomène est un peu moins sensible ; toutefois, *l'utilisation fréquente de son véhicule à des fins professionnelles* accompagne également tendance infractionniste et vitesses élevées.

Les indicateurs concernant les déplacements urbains sont d'un intérêt moindre.

- il faut souligner la valeur du critère classique du *kilométrage annuel parcouru*, qui s'avère le plus discriminatif, avec les trajets de nuit.

En ce qui concerne les caractéristiques du véhicule (cf. schéma n° 9) on constate que vont de pair avec une forte tendance à la « déviance » les traits suivants :

- être propriétaire de voitures de « haut de gamme » ou de forte cylindrée ;
- acheter des véhicules d'occasion plutôt que des véhicules neufs ;
- s'estimer capable de les entretenir soi-même ;
- juger bénins divers comportements irréguliers de conduite et être hostile au système de bonus-malus des assurances ;
- manifester l'intention de conduire dans le cas d'une éventuelle suspension du permis.

### A3. Les caractéristiques individuelles :

- l'âge et le sexe (cf. schéma n° 10 page 29)

On observe qu'à partir de 55 ans, les conducteurs apparaissent comme plus « légalistes » et moins rapides qu'auparavant.

Les hommes jeunes (de moins de 35 ans) marqueraient plus que les femmes de même âge une tendance infractionniste ; en-dessous de 18 ans, ils toléreraient la proximité des véhicules au cours des manœuvres alors qu'elles constitueraient ultérieurement un signal de danger pris en compte par l'utilisateur.

- les valeurs et l'idéologie (cf. schéma n° 11 page 30)

Il convient de distinguer le contenu des opinions politiques et des croyances religieuses du degré d'engagement de la personne interrogée : celui-ci apparaît bien davantage lié aux comportements déviants et à la pratique d'une conduite rapide.

Nous formulerons quelques remarques et traits d'interprétation :

- le niveau d'intérêt pour la politique semble s'inscrire dans un contexte d'activité sociale intense souvent accompagné par la pratique de vitesses élevées (dont nous avons vu qu'elle est liée à des déplacements fréquents et variés).
- la pratique religieuse serait davantage liée à une tendance à la légalité et se situerait du côté du pôle le moins actif de l'insertion sociale : dans une certaine mesure engagement politique et pratique religieuse comportent des conséquences inverses sur le plan de l'activité de conduite.

- *autres variables* (cf. schéma n° 12 page 31)

On constate également que sont liées à la dimension globale de déviance par rapport aux normes de conduite couramment observées les caractéristiques suivantes :

- l'instabilité professionnelle ;
- le nombre d'enfants et la structure familiale ;
- le niveau d'études.

L'influence de ces facteurs sur l'axe 2 s'avère généralement de moindre importance.

Schéma n° 10. Caractéristiques individuelles :  
 âge, sexe, ancienneté du permis de conduire

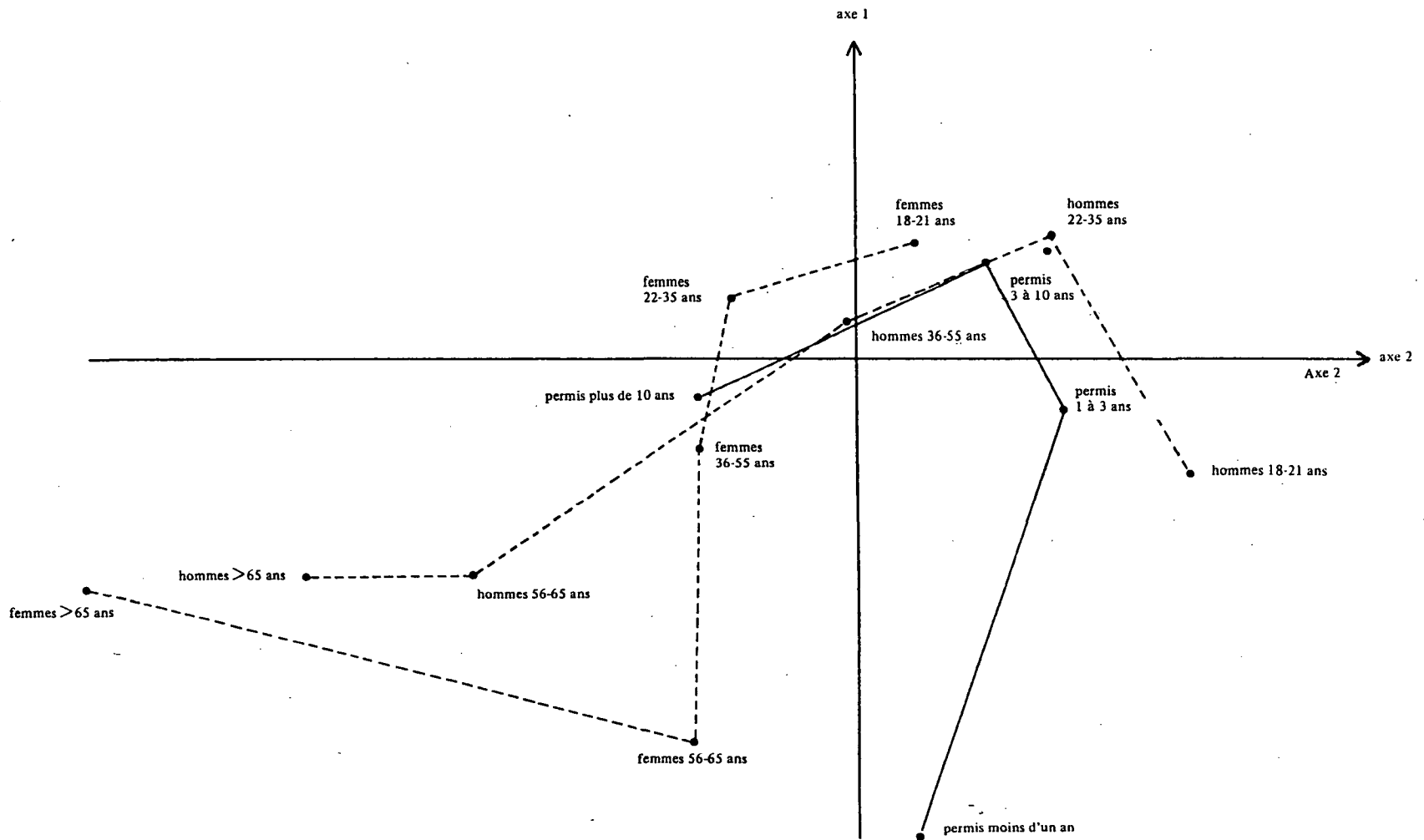


Schéma n° 11. Caractéristiques individuelles :  
les valeurs et l'idéologie

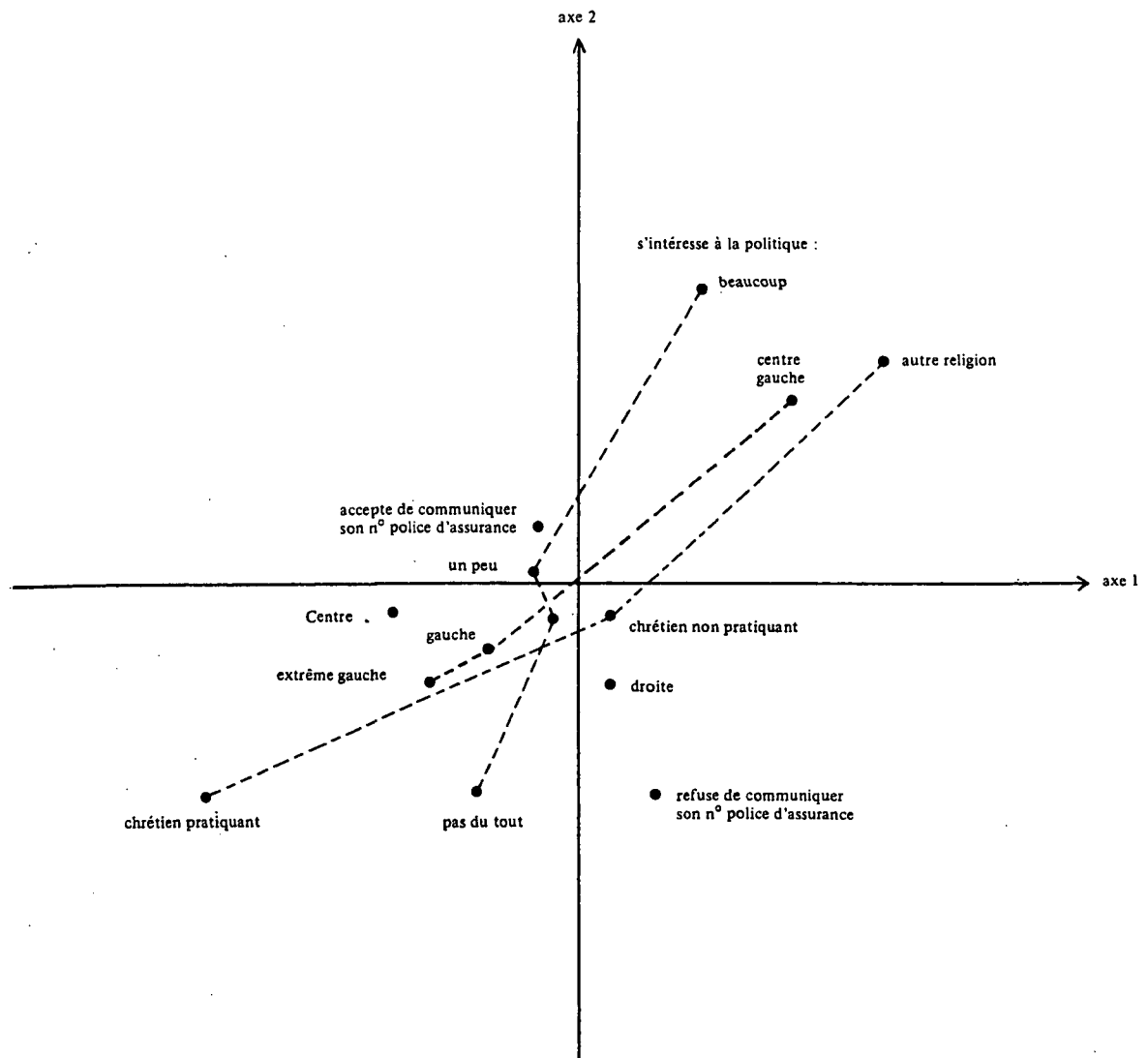
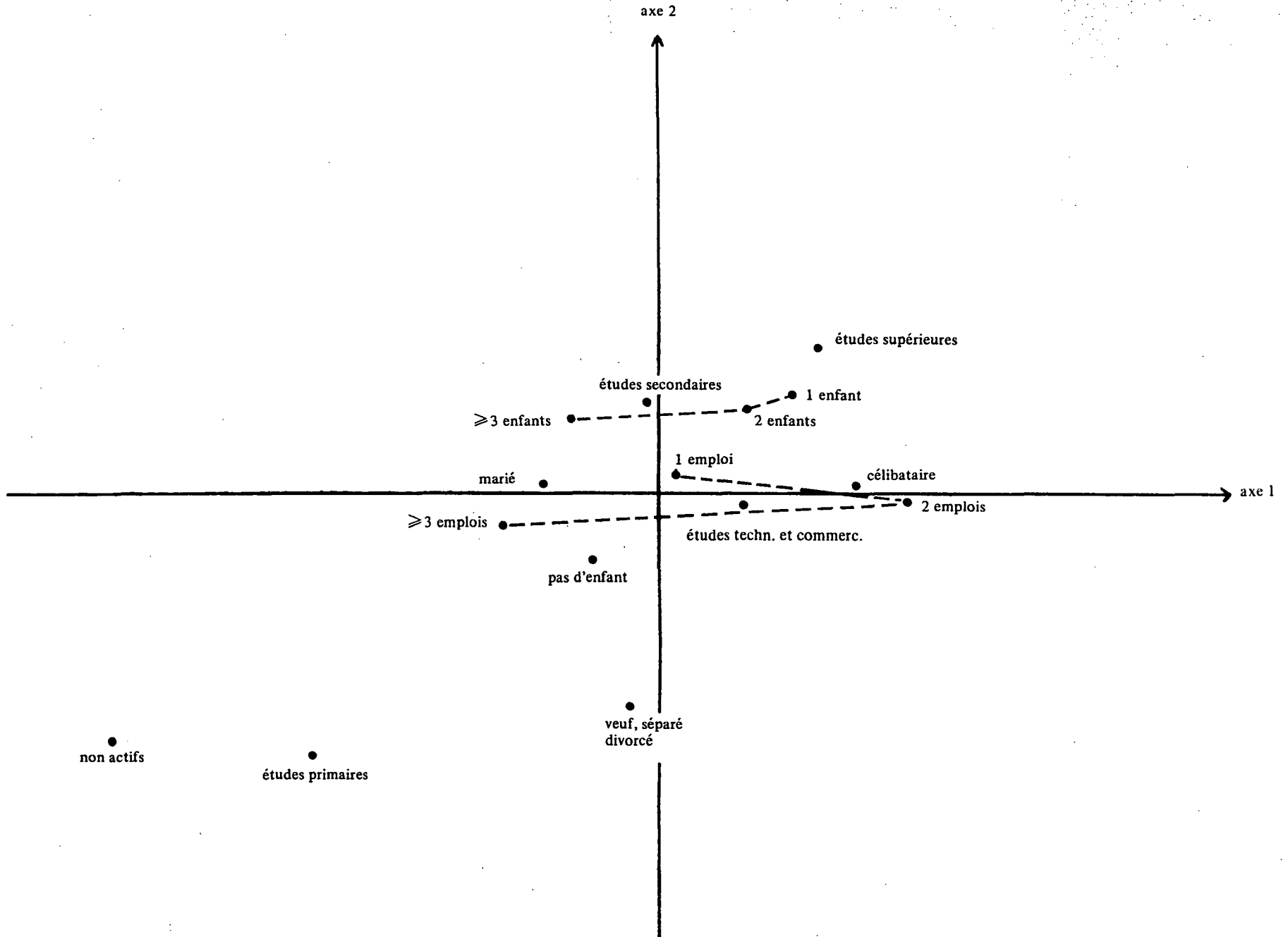


Schéma n° 12. Caractéristiques individuelles :  
autres variables



## B/ Projection de variables supplémentaires sur les axes 3.4.

### B1. La performance de conduite récente :

Pour aucun des indicateurs de fréquence ou de gravité des infractions et accidents survenus au cours des 3 dernières années, on ne peut observer de liaison avec les dimensions sous-jacentes aux axes 3 et 4 ; en ce qui concerne la conduite sous l'effet de l'alcool, le résultat peut sembler paradoxal : l'importance de ce facteur de risque est considérée par tous les auteurs comme indiscutable ; nous avons de plus constaté qu'il contribue très fortement à la détermination du 1er facteur de l'analyse factorielle alors que celui-ci s'est avéré nettement lié au bilan des infractions et accidents des conducteurs.

Il nous faut donc supposer que le facteur spécifique « alcool » n'apparaîtrait jamais seul dans le comportement de l'usager : il serait associé à d'autres tendances infractionnistes, agissant en synergie avec celles-ci pour constituer un facteur de risque majeur. Nous vérifierons que les résultats de la typologie viennent confirmer cette hypothèse.

### B2. L'exposition au risque et le mode d'utilisation du véhicule (cf. schémas n° 13 page 33) :

Ici encore, les tendances se manifestent moins nettement que pour les axes 1 et 2 : certaines caractéristiques semblent liées à la consommation de boissons alcoolisées avant la conduite, notamment le fait de circuler presque uniquement sur route, et non en ville.

Certains traits concernaient davantage les dimensions sous-jacentes à l'axe 4 :

- conduire moins de 5 000 kilomètres par an ;
- ne jamais conduire de nuit, que ce soit pour effectuer de courts ou de longs trajets ;
- ne pas utiliser sa voiture pour de petits trajets (achats ou courses).

Ces traits, qui dénotent une utilisation peu habituelle, voire peu « naturelle » de son véhicule, semblent incompatibles avec le fait de revendiquer le bénéfice d'un « droit » sur la chaussée, s'exerçant au détriment des autres usagers (ils sont situés à l'opposé de Prv). Par contre, ce « droit » subjectif serait nettement lié à la possession de véhicules de forte cylindrée.

### B3. Les caractéristiques individuelles (cf. schéma n° 14 page 34) :

#### *L'âge et le sexe*

La tendance à consommer des boissons alcoolisées avant de conduire augmenterait avec l'âge, et cela plus rapidement chez les hommes que chez les femmes : si les deux sexes s'abstiennent de boire et conduire avant 21 ans, les hommes atteindraient dès 35 ans le maximum de leur fréquence de conduite sous l'effet de l'alcool (ce qui correspond à une période de pleine activité professionnelle).

Par contre, en ce qui concerne le droit que s'attribuent les usagers vis à vis des « territoires » de la chaussée, seules les femmes voient leur comportement se modifier avec l'âge : très jeunes, elles transgresseraient moins que les hommes les interdits matérialisés ; à partir de 55 ans, elles renonceraient bien plus souvent à revendiquer un « droit » quelconque à occuper une zone de la chaussée.

#### *Autres caractéristiques*

On formulera quelques remarques complémentaires :

- de même que l'âge, lorsque l'ancienneté du permis de conduire s'accroît, la conduite sous l'effet de l'alcool est plus fréquemment reconnue.
- les classes d'inactifs boiraient plus souvent que les femmes au foyer ou les jeunes durant la période du premier emploi ou du service militaire, (mais on sait également qu'ils circulent beaucoup moins) ;
- par contre, ce sont les conducteurs se déclarant non-consommateurs d'alcool qui envisageraient le plus volontiers d'utiliser leur véhicule s'ils se voyaient infliger une suspension de leur permis de conduire ;
- les personnes isolées (veufs-séparés-divorcés, hommes ou femmes) avoueraient plus souvent transgresser les signaux et marquages routiers.

Schéma n° 13. L'exposition au risque et le mode d'utilisation du véhicule

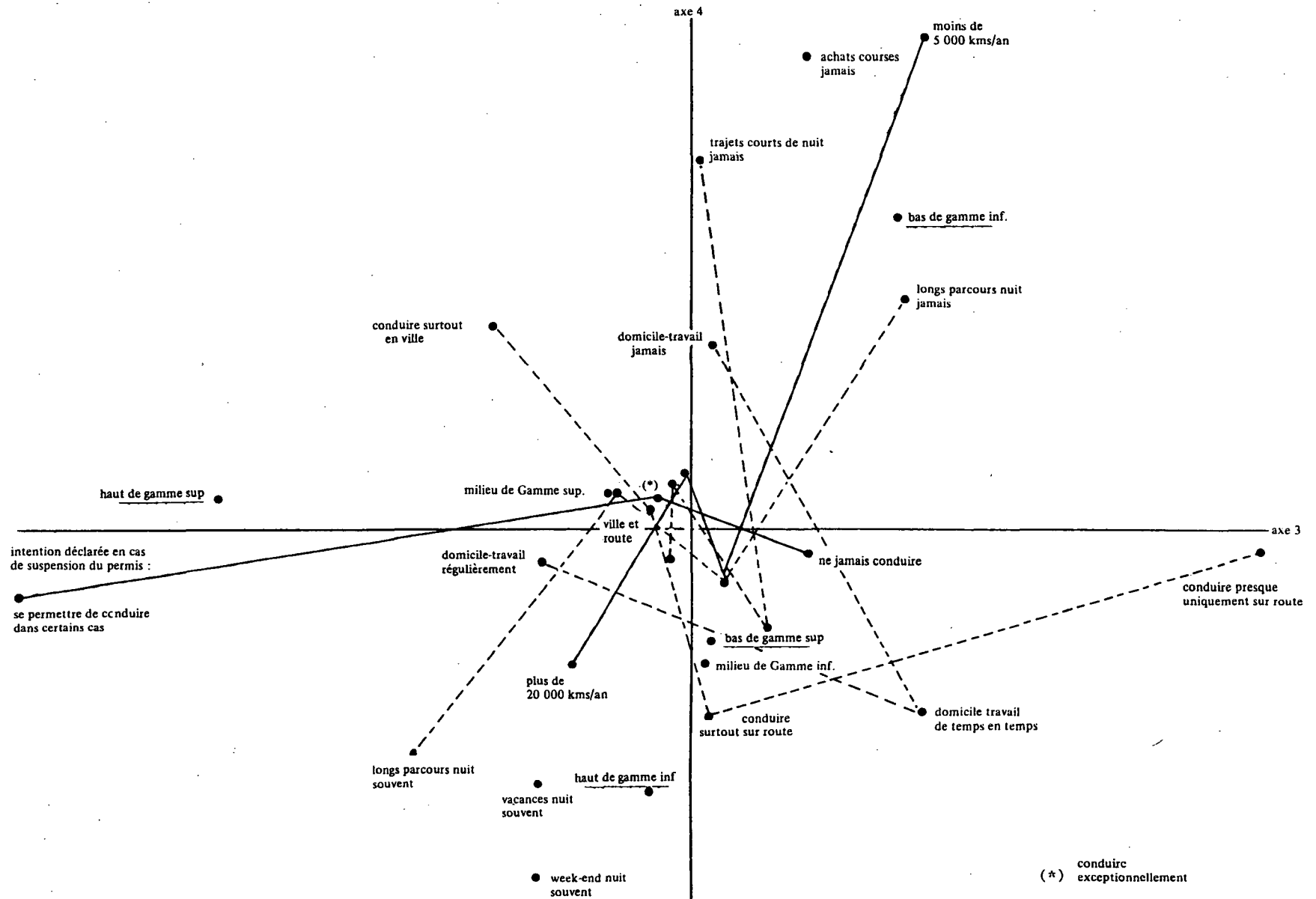
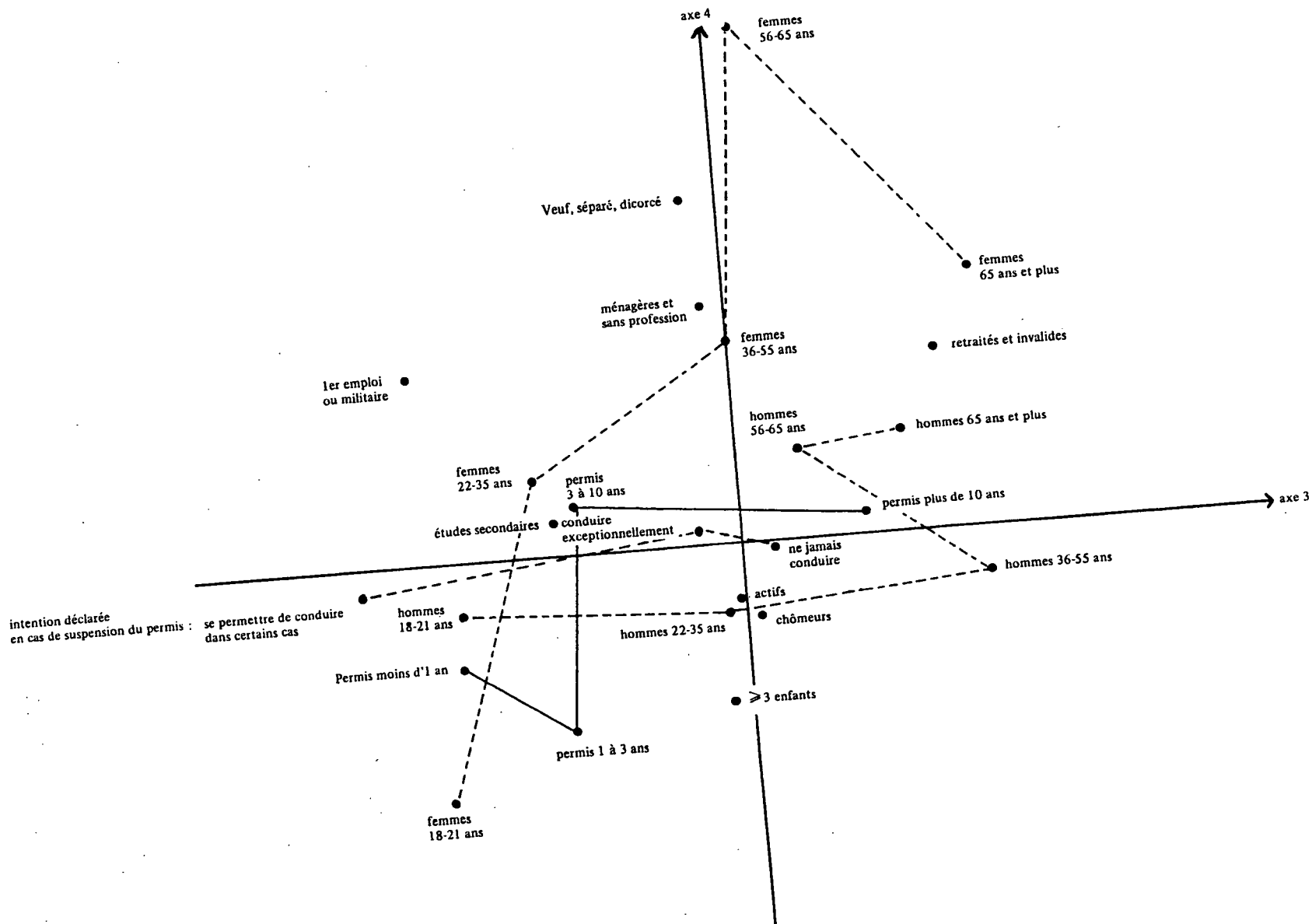


Schéma n° 14. Caractéristiques individuelles



## C/ Projection de variables supplémentaires sur les axes 5-6

### C1. La performance de conduite (cf. schéma n° 15 page 36) :

Aucune tendance sensible n'est observée sur l'axe 6. Sur l'axe 5 les infractions semblent nettement plus liées que les accidents à la pratique de manœuvres d'intimidation envers les autres usagers (notamment en situation de dépassement).

### C2. L'exposition au risque, le type de véhicule et son mode d'utilisation (cf. schéma n° 16 page 37) :

Ici encore l'axe 5 s'avère plus discriminatif que l'axe 6 :

Le caractère conflictuel des dépassements se manifesterait d'autant plus que :

- le kilométrage parcouru est élevé ;
- la puissance fiscale du véhicule est plus forte (et qu'il a été acheté neuf) ;
- les parcours de nuit sont plus fréquents, surtout les longs parcours et durant le week-end ; de jour le phénomène est moins net) ;
- et que l'intention d'utiliser son véhicule dans l'éventualité d'une suspension du permis de conduire est plus clairement affirmée.

### C3. Les caractéristiques individuelles (cf. schéma n° 17 page 38) :

#### 1 - L'âge et le sexe

On observe a minima chez les hommes des tendances qui apparaissent de façon nette chez les femmes, concernant à la fois les axes 5 et 6 :

Les jeunes conductrices et les plus âgées d'entre elles (au delà de 55 ans) seraient davantage disposées à la négociation sur la route qu'à la compétition ou à l'intimidation.

Cependant, durant la période correspondant au maximum de leur activité sociale, elles reconnaissent des infractions de priorité en circulation urbaine.

#### 2 - Autres caractéristiques

Les conducteurs débutants (de moins d'un an d'expérience de conduite) ne se permettraient pas de manœuvres d'intimidation ; les personnes isolées (veufs, séparés, divorcés) déclarent plus fréquemment les pratiquer que les célibataires ou les personnes mariées.

Schéma n° 15. La performance de conduite :  
 nombre et gravité des accidents et des infractions survenues au cours des 3 dernières années

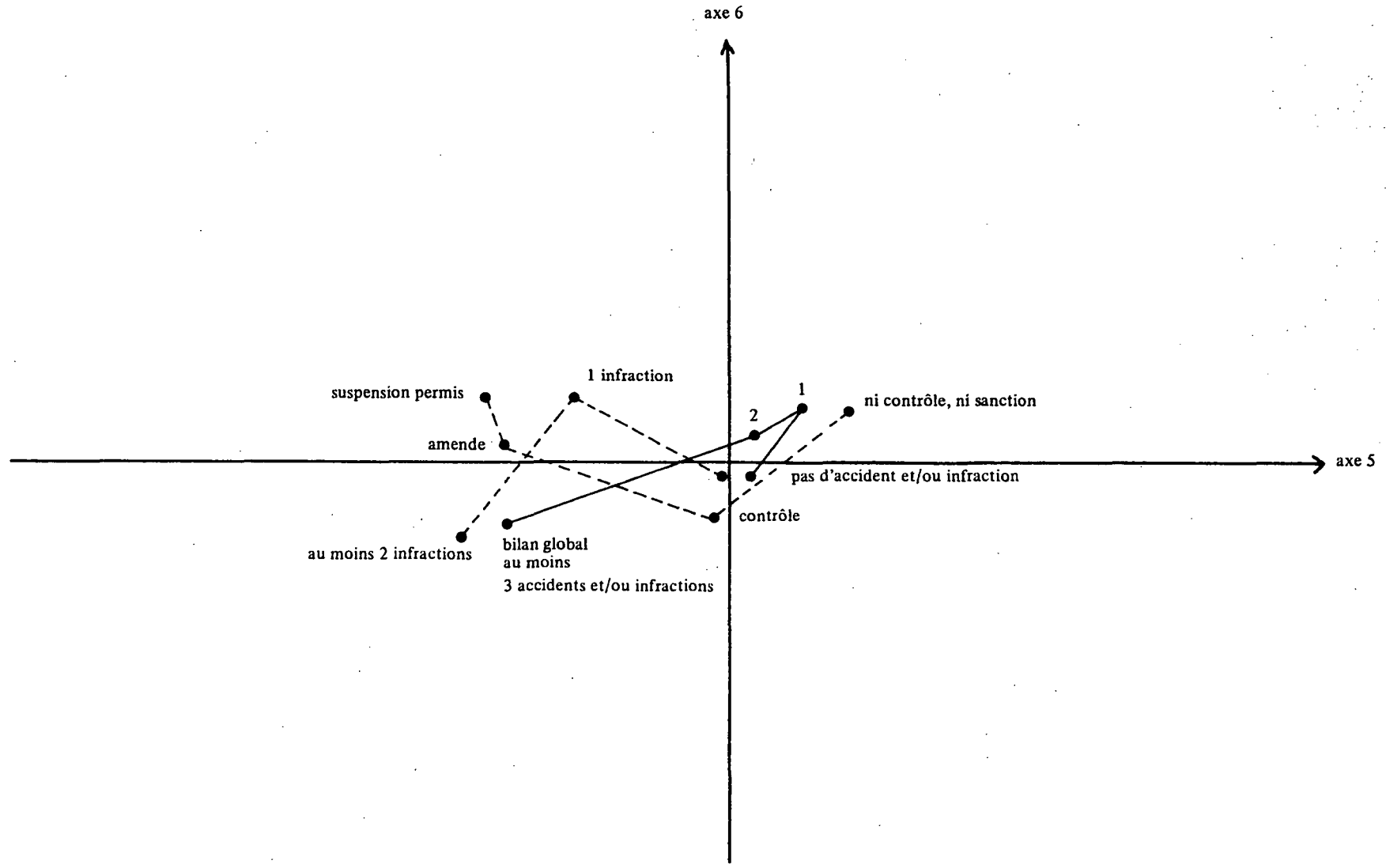


Schéma n° 16. Type de véhicule et mode d'utilisation.

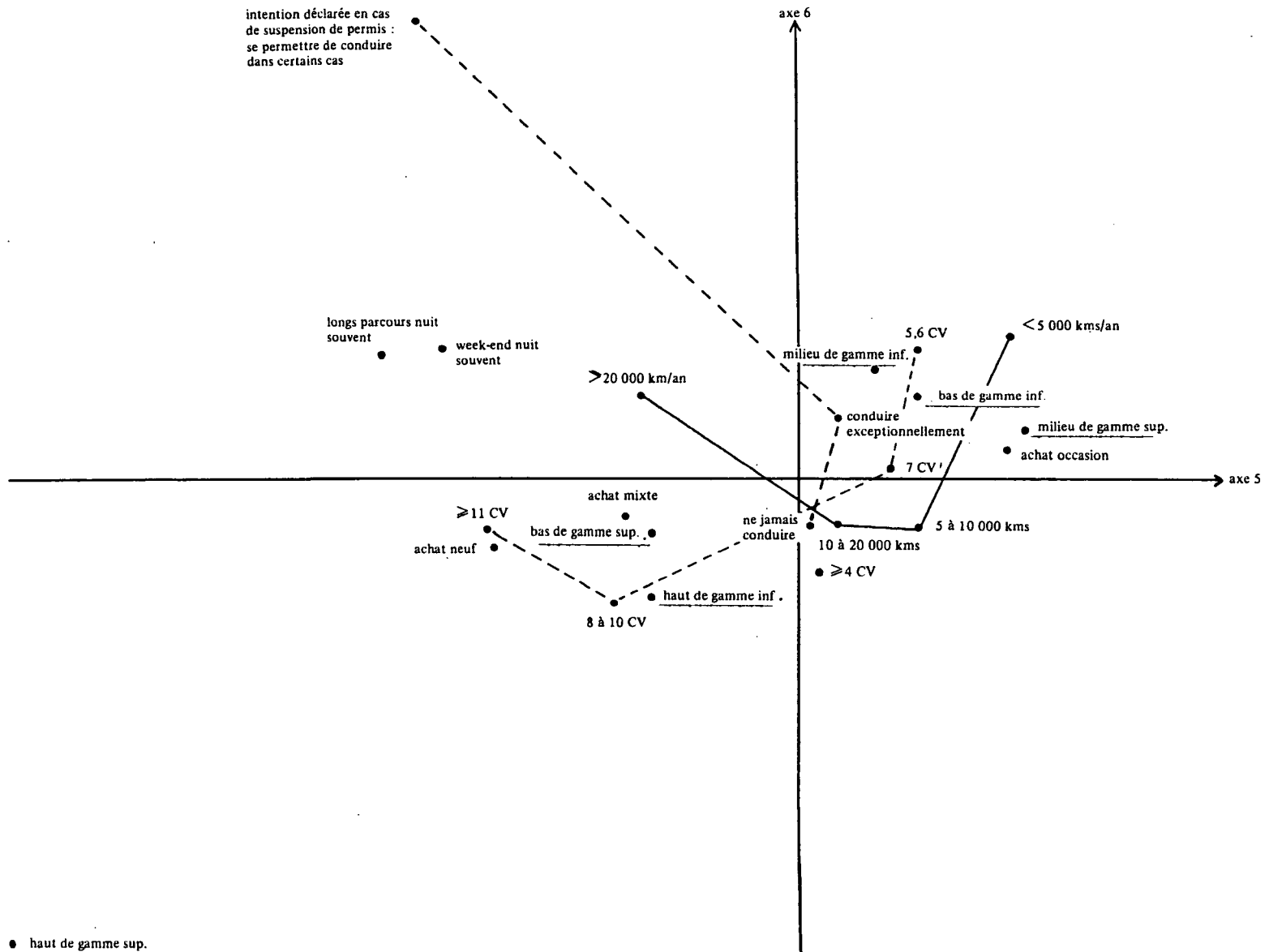
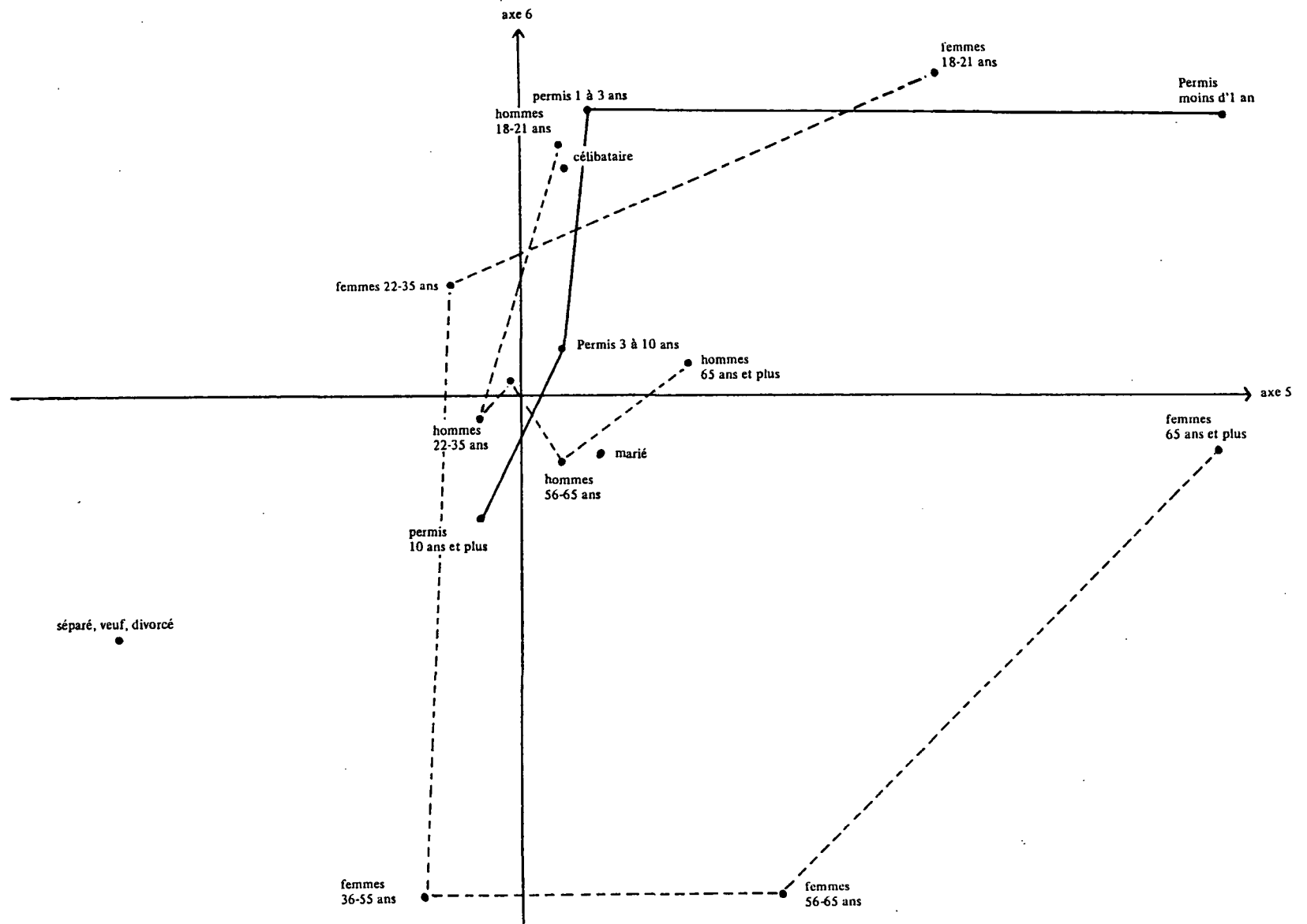


Schéma n° 17. Caractéristiques individuelles.



#### D/ Quelques remarques complémentaires à propos de l'interprétation des six premiers axes :

Précédemment, nous avons fourni de ces axes une interprétation purement comportementale.

Nous pouvons à présent, à partir des données concernant les variables supplémentaires, en proposer une lecture plus synthétique, en termes de tendances spécifiques sous-jacentes à l'activité de conduite :

- il apparaît que l'axe 1 correspond à une forme de *déviance* par rapport aux normes de conduite qui consiste essentiellement en un *refus des contraintes*, portant principalement sur la vitesse que l'on pratique en toutes circonstances, et la consommation de boissons alcoolisées avant de conduire ; secondairement intervient le refus de respecter la signalisation (feux et marquages de chaussées dits « *interdits matérialisés* ») et d'obéir aux règles de priorité.
- sur l'axe 2, on peut distinguer deux traits fondamentaux du comportement infractionniste, s'exprimant selon des formes différentes :
  - L'un concerne la tendance à choisir et à *maintenir sa vitesse de base\** quelles que soient les conditions de circulation, et constitue une constante de l'usager, isolé ou en groupe ; le second consiste en une tendance à la *compétition* avec les autres usagers, s'exprimant principalement par des rivalités lors de dépassements. Il importe de souligner que ces 2 tendances ne s'avèrent pas obligatoirement liées.
- L'axe 3 s'interprète de façon univoque comme lié à la *consommation de boissons alcoolisées* avant de conduire.
- Il convient, pour interpréter l'axe 4, d'attirer l'attention sur le statut non symétrique de ses 2 pôles :
  - l'un concerne la *transgression d'interdits matérialisés* (notamment la ligne blanche et le feu rouge) alors que l'autre exprime la *revendication d'un « droit »* (subjectif et non légal) sur certaines zones de la chaussée dans les situations de conflit dynamique.

Ces deux dimensions recouvriraient semble-t-il des mécanismes psychologiques assez différents.

- Sur l'axe 5 semblent bien s'opposer deux dispositions radicalement différentes sur lesquelles s'organisent des styles différents de l'activité de conduite : à un *style compétitif* émergeant notamment lors des conflits de dépassement s'oppose une *négociation souple*, se traduisant par une attention aux manœuvres et intentions des autres usagers, et une adaptation de son propre comportement.
- On interprétera l'un des pôles de l'axe 6, comme correspondant à des pratiques irrégulières en *conduite urbaine* : cette caractéristique s'opposerait au caractère douteux des manœuvres de dépassement effectuées sur route.

\* Cf. M. MOGET-MONSEUR et G. MALATERRE (1970).

#### 4.4.3. – L'interprétation de l'analyse factorielle.

Après examen de ces premiers résultats, on peut tenter de dégager les dimensions fondamentales dont la combinaison vient structurer l'ensemble de l'activité de conduite :

- *la tendance à refuser les contraintes* liées à la conduite constitue un facteur fondamental que l'on peut apprécier en termes quantitatifs sur un continuum de déviance dont les termes successifs seraient *légalisme-conformisme-infractionnisme*.

Cette dimension s'avérerait sensible à tous les facteurs individuels descriptifs de l'idéologie de l'utilisateur et de son mode d'insertion dans la société. (Rappelons que ce facteur représente à lui seul 21,5 % de la variance totale, l'ensemble des 6 premiers facteurs rendant compte de 47,5 %).

- *le choix de la vitesse de base* du conducteur et de la tendance plus ou moins marquée à maintenir celle-ci dans diverses conditions de circulation apparaissent comme des traits relativement stables du « couple conducteur-véhicule » : ils seraient associés au mode d'activité professionnelle et sociale de l'utilisateur et à son degré d'engagement dans diverses formes de vie collective.

Certains facteurs individuels interviendraient également (l'âge notamment) ; ils pourraient être liés au plaisir inhérent à la pratique de la vitesse.

Il convient de distinguer le *niveau* de la *vitesse de base* souhaitée (par rapport aux possibilités qu'offre le véhicule), et la *modulation* que consent à y apporter l'utilisateur dans les diverses situations de conduite (certaines caractéristiques psychologiques pourraient ici intervenir).

- *la tendance à la compétition avec les autres usagers* peut se manifester de façon disjointe du choix d'une vitesse de base élevée, bien qu'elle lui soit généralement associée chez les conducteurs de véhicules de forte cylindrée.

Elle se traduit par des conflits au cours de manœuvres, notamment de dépassement ; il y entre en jeu la *proximité* des véhicules en présence, que l'on peut considérer comme fonctionnant en tant qu'*indice subjectif de danger* chez les usagers « victimes » de la manœuvre sinon chez ceux qui l'entreprennent.

- Enfin la tendance à consommer des *boissons alcoolisées*, si elle déborde largement l'activité de conduite, n'en demeure pas moins l'objet de restrictions que consent ou non le conducteur selon les exigences qu'il reconnaît comme inhérentes à l'activité de conduite pour les différents types de trajets qu'il entreprend : elle relève ainsi à la fois de facteurs ayant trait au mode d'insertion sociale de l'individu, de certaines caractéristiques psychologiques et de facteurs hautement différenciés liés à l'activité de conduite.

- Sans méconnaître l'importance des autres tendances spécifiques mises à jour dans l'analyse factorielle (concernant notamment la transgression des interdits matérialisés et les irrégularités de la conduite urbaine), nous pouvons cependant supposer que trois tendances spécifiques majeures convergent pour déterminer un type de comportement de conduite que l'on peut décrire et évaluer sur une échelle de *légalisme-infractionnisme* ; à savoir :

- . le choix et la modulation consentie de la *vitesse de base* ;
- . la tendance fondamentale à la *compétition* ou à la *négociation* avec les autres usagers ;
- . les quantités *d'alcool* et les modalités de consommation associées à l'activité de conduite.

Nous tenterons à présent d'établir une typologie des principales structures-type de comportement des conducteurs, pour examiner dans un dernier temps la nature des principales caractéristiques du couple véhicule-conducteur associées à chacun des types décrits.

## 4.5. L'ANALYSE TYPOLOGIQUE.

### 4.5.1. — Les hypothèses.

L'analyse factorielle en composantes principales nous a permis de dégager les tendances majeures à l'œuvre dans l'activité de conduite, qu'elles soient ou non spécifiques ; de l'organisation de ces tendances résulte l'émergence de modes de conduite cohérents et présentant une relative stabilité pour un usager donné.

Nous formulerons les hypothèses suivantes :

- présentes à des degrés divers chez tous les conducteurs, ces diverses tendances peuvent logiquement être associées, s'exclure mutuellement ou intervenir de façon indépendante. Leur ensemble constitue le fondement d'un comportement relativement stable et cohérent apparaissant dans les différentes situations de conduite rencontrées par l'usager : ce qui revient à proposer l'hypothèse d'une structure-type du comportement propre à chaque conducteur.
- Cependant nous admettrons de plus qu'un nombre limité de ces structures-types sont observables dans la réalité : elles constitueraient des modes d'adaptation particulièrement fréquents du couple « véhicule-conducteur » dans les conditions de circulation habituelles.\*

Certaines se manifesteraient avec une très forte fréquence, d'autres, quoique nettement caractérisées, apparaissent beaucoup plus rarement dans de petits groupes spécifiques de la population d'utilisateurs (personnes âgées par exemple).

Par l'analyse typologique, nous tenterons ainsi de répondre aux objectifs suivants :

- mettre en évidence les structures-type de comportement les plus caractéristiques ;
- déterminer la fréquence de leur apparition dans notre population représentative des conducteurs en France ;
- examiner quelles sont les caractéristiques du couple véhicule conducteur, du mode d'utilisation du véhicule et des conditions de circulation les plus fréquemment associés à chacune des structures-type de comportement décrites.

Pour cela, nous avons choisi une méthode qui réponde à la double exigence d'isoler les types nettement différenciés sans se fixer aucune contrainte de départ concernant le nombre de ces types et sans éliminer les groupes d'effectif faible.

### 4.5.2. — La méthode.

La technique des « nuées dynamiques » a été retenue.

Le principe de cette méthode est de construire par itération à partir d'une famille initiale de « noyaux » (éléments ou ensembles d'éléments de la population) une partition de  $k$  classes (voir *ANNEXE II*).

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

---

\* Cette adaptation constitue en fait un compromis entre différents critères d'efficacité de la conduite : économie de temps, plaisir ou confort, et bien sûr sécurité sans que celle-ci prévale obligatoirement.

On appelle forme forte un ensemble d'individus qui ont été classés ensemble dans toutes les classifications et constituent ainsi un sous-groupe extrêmement stable. Les formes fortes dominantes sont indépendantes des choix initiaux du chercheur (nombre de classes et désignation des noyaux).

La procédure a été menée en 2 étapes :

- une étape technique préliminaire a consisté à détecter les formes fortes, regrouper les formes les plus proches et redéfinir les éléments centraux de ces nouvelles formes (nouveaux « noyaux ») à partir desquels on a procédé à la classification de tous les individus de la population.
- la seconde étape a conduit à l'élaboration proprement dite d'un nombre limité de types. En s'appuyant sur la technique de classification hiérarchique, on a déterminé le nombre de types à retenir ; la structure comportementale de chaque type a été décrite et on a effectué le croisement de ces types avec les autres variables du questionnaire.

#### *Détection et choix des formes fortes.*

Nous avons effectué une classification des 1 032 automobilistes, selon la méthode des nuées dynamiques, en itérant le processus de classification 8 fois de façon à obtenir les « formes fortes » de cette population.

Nous obtenons la répartition de formes fortes suivantes :

18 formes fortes contiennent plus de 10 individus ; on les identifie par les lettres de l'alphabet A, B, ... Q, R.

La plus importante parmi elles contient 381 individus, les 17 autres sont nettement moins nombreuses (leur effectif varie entre 10 et 50 individus). Elles réunissent 70 % de la population totale.

Le morcellement de la population en formes fortes peut correspondre à une trop grande exigence d'homogénéité des groupes ; or au niveau descriptif où nous nous situons, il importe (et il importe seulement) que deux formes ne soient différenciées que dans la mesure où leurs structures respectives de comportement sont elles mêmes différenciables.

Pour apprécier la disparité réelle des formes obtenues selon ce point de vue, nous les avons fait figurer dans les divers plans de l'analyse factorielle (voir *ANNEXE 11*).

Ainsi nous pouvons juger de la proximité de ces formes selon chaque axe et regrouper celles qui se révèlent être voisines quelle que soit la direction considérée.

Nous avons été amenés en définitive à retenir après regroupement de formes voisines, *11 formes fortes* à partir desquelles nous avons échantillonné un ensemble de noyaux plus représentatif de la structure de la population : cet ensemble a servi de point de départ à la typologie effectuée.

Formes fortes constituées :

Effectifs :

A	381
B + Q + R	72
E + F + G	56
O + P	40
L + N	38
K + I	37
C	18
J	16
H	15
M	14
D	11

Nous avons alors affecté les individus isolés à l'une de ces 11 formes fortes selon un critère de distance minimale pour parvenir à une classification de la population en 11 types.

#### 4.5.3. — Les résultats.

Pour les 11 types obtenus, on calcule, pour chacun des 24 items de comportement du questionnaire (cf. liste-test, question Q 18), la moyenne des réponses par type, en termes d'indice de déviance.

On établit ainsi 11 profils-type de comportement (les valeurs correspondant à chaque profil figurent en ANNEXE n° 12).

Une analyse fine des types peut être réalisée sur ces bases.

A partir de l'examen des représentations graphiques correspondant à ces profils, nous avons procédé à deux ordres successifs de simplification qui nous ont permis de présenter nos données de façon synthétique.

a) Remarquant sur les représentations graphiques en 24 points des profils-type que certains items avaient la même valeur pour un profil donné et variaient de la même façon d'un profil à l'autre, nous avons procédé à des regroupements d'items équivalents.

Ainsi nous avons regroupé, pour en calculer la moyenne globale, les items se rapportant aux principales catégories suivantes d'infractions :

- . vitesse (items 16, 2, 1)
- . proximité (items 6, 21)
- . dépassements dangereux (15, 9, 12)
- . infractions « territoire » (10, 5, 14)
- . infractions alcool (24, 7, 18)
- . dépassement douteux (19, 22)
- . infractions de priorité (17, 8)

Les items ayant trait au port de la ceinture et au stationnement sont restés isolés.

4 items n'interviennent pas dans cette classification simplifiée (Cl, Ch.f, P.rf.1, Va).

Le tableau des moyennes par groupe d'items est reproduit en ANNEXE n° 13.

b) Nous avons présenté les profils-types simplifiés en 4 catégories principales que l'on définit comme suit :

- les types « *globalement conformes* » aux normes de conduite habituellement pratiquées.  
Il s'agit du profil-type n° 1 auquel on adjoint les types n° 2 et 3.
- les types « *massivement déviants* » par rapport aux normes habituelles de la population des conducteurs français : ce sont les types n° 10 et 11 que l'on peut également qualifier de *globalement infractionnistes* par rapport aux règles légales de circulation.
- les types d'« *infractionnistes dynamiques* », parmi lesquels on regroupe les types 6, 8 et 5 qui se caractérisent par des vitesses relativement supérieures à la pratique habituelle, accompagnées (selon la logique même de leur comportement) d'une catégorie d'« infractions-satellite », principalement des dépassements douteux, des manœuvres impliquant la proximité dangereuse d'autres usagers, ou des violations de leur « territoire de conduite ».
- enfin des types *poly-infractionnistes dominés par les infractions « alcool »*, associées à un degré moindre aux infractions « vitesse » et « territoire ».

Il faut souligner que les infractions alcool n'apparaissent jamais de façon isolée : on retrouve systématiquement ces infractions associées dans tous les types à dominante alcool\* (dont le type 10 fait également partie, bien que son caractère de déviance aigüe justifie à nos yeux qu'on le présente dans une catégorie distincte de celle-ci).

\* Ces résultats viennent corroborer ceux d'une première typologie réalisée sur les bases de l'étude-pilote : aux types à dominante « alcool » correspondaient toujours les infractions associées « vitesse » et « territoire ». Peut-on conclure qu'elles traduisent des modifications spécifiques de certaines régulations psycho-physiologiques dues à l'influence de l'alcool ?

## A/ - Description de 11 profils-types de COMPORTEMENT DE BASE.

Nous tenterons plus loin (cf. paragraphe B) de différencier et d'interpréter plus finement nos 11 types en examinant la distribution de différentes variables complémentaires pour chacun des types.

### 1. Les types globalement conformes aux normes de conduite habituellement pratiquées.

(Cf. schéma n° 18 page 45).

Les trois types n° 1, 2 et 3 se caractérisent par un profil au tracé relativement aplati par rapport à la moyenne des comportements pratiqués dans notre population de conducteurs (niveau de référence 0).

Le type n° 1 apparaît comme un profil de base conforme aux normes informelles de la population ; il s'avère même plus respectueux de la vitesse légale et des règles de priorité ; en ce sens il apparaît comme *le plus légaliste* de nos types.

Les types 3 surtout et 2 marquent une tendance aux manœuvres impliquant une proximité avec d'autres usagers (mais à vitesse peu élevée, ce qui en atténue le caractère potentiellement dangereux).

Il convient de souligner que ce type 1 de *légalistes* apparaît comme *le moins accidenté* de toute la population étudiée, suivi par le type 2 ; le type 3 se rapprocherait sensiblement des scores moyens : il apparaît comme moins scrupuleux que les types 1 et 2 en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et le respect des règles de stationnement (le type 2 serait par contre plus circonspect voire hésitant dans ses déplacements).

### 2. Les types massivement déviants par rapport aux normes de conduite habituellement pratiquées.

(cf. schéma n° 19 page 46).

Nous commenterons conjointement les types n° 10 et 11 : les comportements décrits se différencient par des *écarts majeurs aux comportements moyens de la population* (surtout pour le type n° 10), ce qui va de pair avec les *niveaux de dangerosité les plus élevés* : largement moins de la moitié des usagers de ces groupes sont restés exempts d'accident au cours des trois dernières années alors que plus du tiers d'entre eux ont été impliqués plus de deux fois au cours de la même période\*.

Le type 10 peut être défini comme un type *poly-infractionniste dangereux*, largement dominé par les infractions « alcool » et « territoire » avec de nombreuses infractions associées tant en ville (vitesse et priorité) que sur route (queue de poisson et refus de priorité aux véhicules lents).

Le type 11 se caractérise essentiellement par des pratiques dangereuses et douteuses en matière de *dépassement*, impliquant un empiètement du « territoire » d'autrui ainsi qu'une tolérance spécifique à la *proximité* avec d'autres usagers au cours des manœuvres entreprises : ces pratiques sont d'autant plus dangereuses qu'il s'agit de piétons et de deux-roues, sans protection en cas d'accident.

### 3. Les types d'infractionnistes dynamiques à dominante vitesse.

(cf. schéma n° 20 page 47).

Les types 6 et 8 apparaissent comme très voisins dans leurs comportements : caractérisés par la pratique de vitesses supérieures à la moyenne, ils présentent également un cortège d'infractions-satellite telles que :

- l'empiètement du « territoire » d'autrui ;
- des dépassements douteux ;
- et la tolérance à la proximité d'autres usagers en cours de manœuvres.

\* Avec le groupe 6, de même niveau de dangerosité, ces conducteurs représentent 15 % environ de la population, alors que le groupe 1 de « légalistes », correspondant à 37 % de l'ensemble, ne totalise pas plus de pluri-accidentés que l'ensemble des usagers des groupes 10, 11 et 6.

ECHELLE DE  
DEVIANCE

2  
1  
0  
-1

VITESSE

PROXIMITE

DEPT DANGEREUX

TERRITOIRE

ALCOOL

DEPT DOUTEUX

PRIORITE

CEINTURE

STATIONNEMENT

TYPE 3  
(121)

TYPE 2  
(87)

TYPE 1  
(383)

TYPE 3

TYPE 2

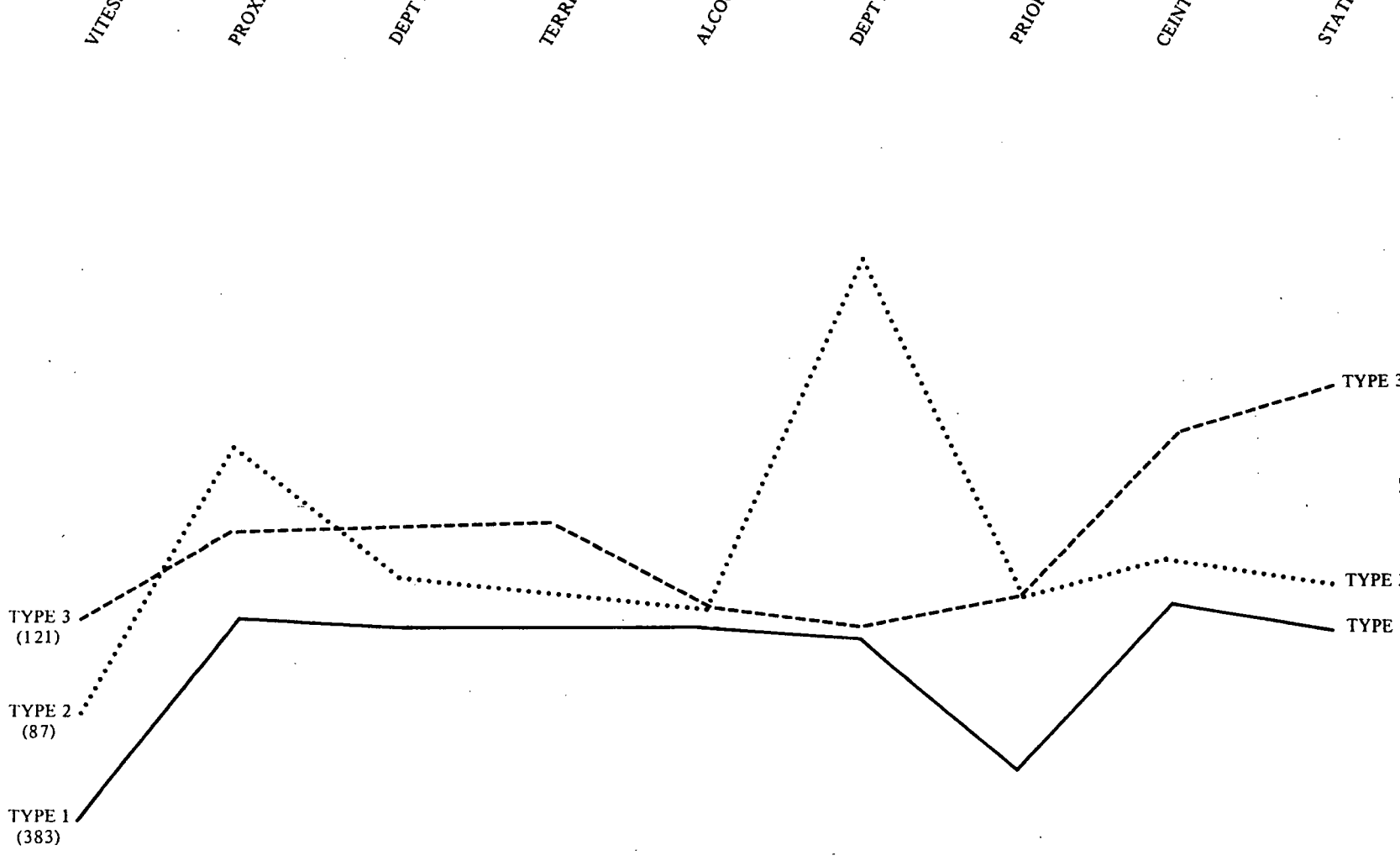
TYPE 1

45

Types « globalement conformes » aux normes de conduite.

PROFILS COMPORTEMENTAUX

TYPES 1. 2. et 3.



ECHELLE DE  
DEVIANCE

3

2

1

0

VITESSE

PROXIMITE

DEPT DANGEREUX

TERRITOIRE

ALCOOL

DEPT DOUTEUX

PRIORITE

CEINTURE

STATIONNEMENT

TYPE 10  
(64)

TYPE 11  
(65)

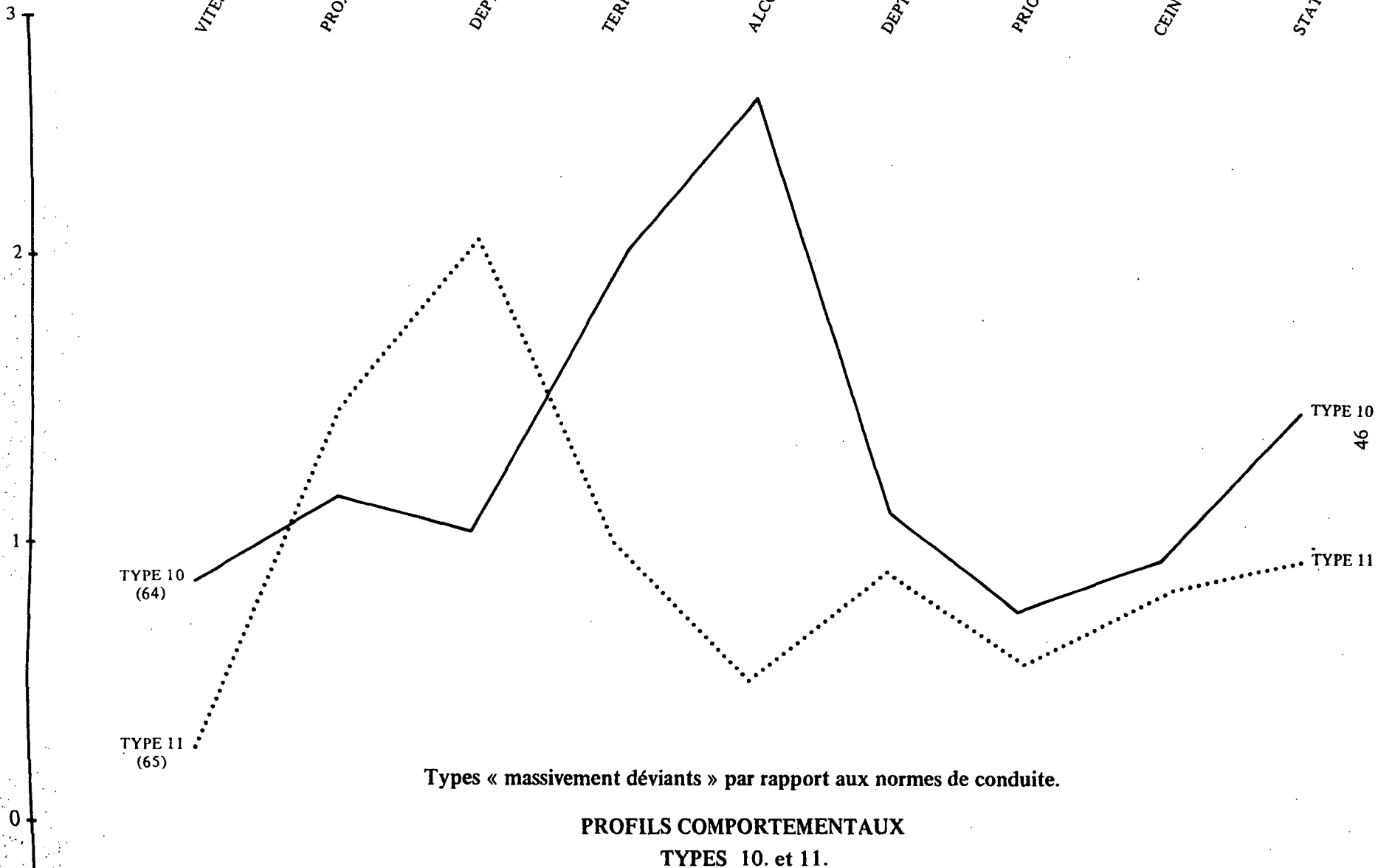
TYPE 10  
46

TYPE 11

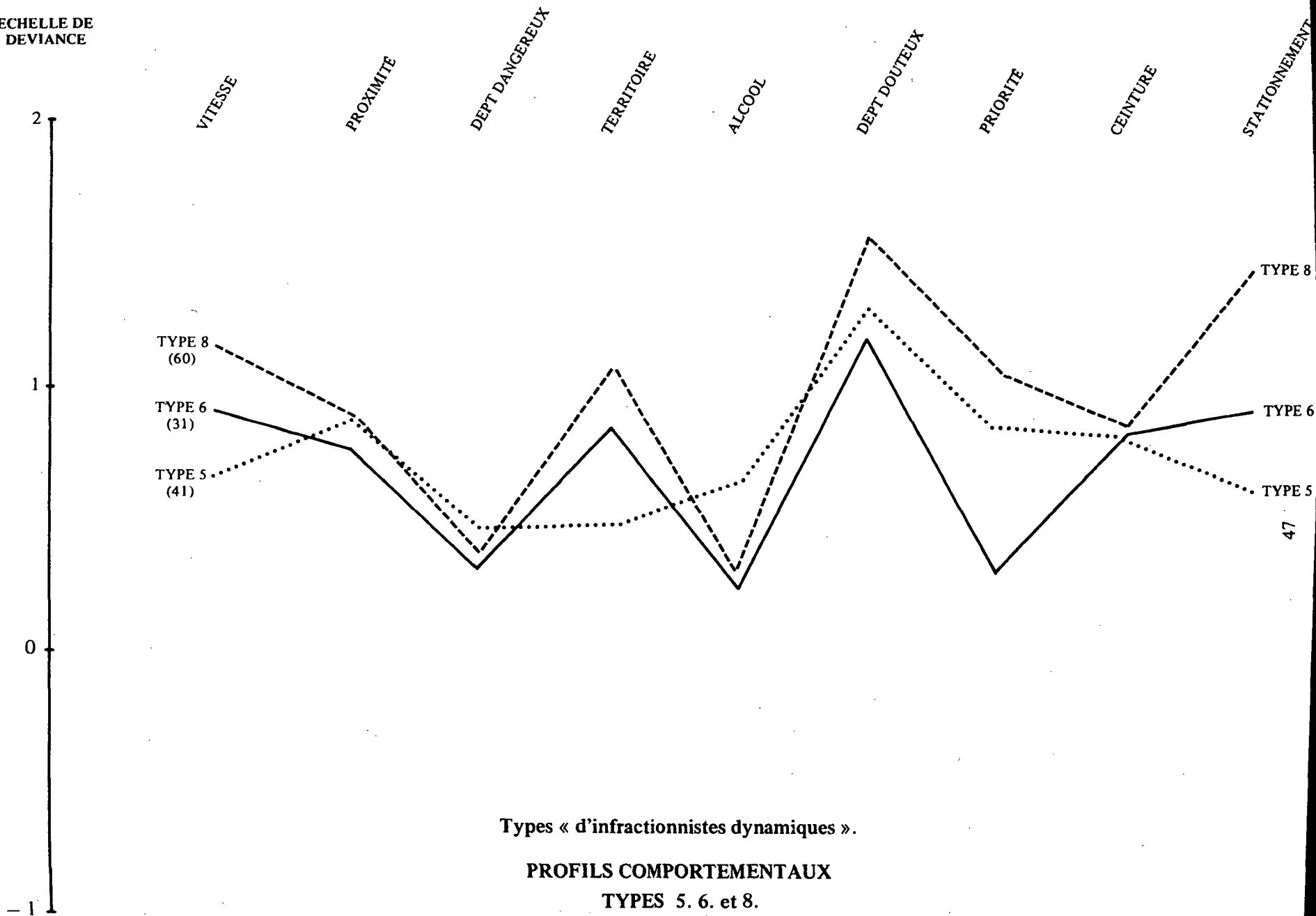
Types « massivement déviants » par rapport aux normes de conduite.

PROFILS COMPORTEMENTAUX  
TYPES 10. et 11.

SCHEMA N° 19



ECHELLE DE  
DEVIANCE



Types « d'infractionnistes dynamiques ».

PROFILS COMPORTEMENTAUX

TYPES 5. 6. et 8.

SCHEMA N° 20

L'examen des données détaillées montrerait que le groupe 6 est moins déviant par rapport aux normes habituelles de conduite en ce qui concerne le respect des feux tricolores et le passage des piétons, le changement de file sur autoroute, les règles de priorité et le stationnement. Néanmoins, il s'avère beaucoup plus dangereux que le groupe 8. (Nous verrons plus loin que l'on peut rendre compte de ce fait par la proportion importante de jeunes conducteurs dans ce groupe).

Le type 5 présente un profil assez proche de ceux des types 6 et 8, quoique globalement plus conforme aux normes habituelles et plus respectueux des limitations de vitesse.

En ce qui concerne la priorité et la consommation de boissons alcoolisées, il serait cependant plus infractionniste que les deux autres groupes.

#### 4. Les types *poly-infractionnistes à dominante alcool*.

(cf. schéma 21 page 49).

Il s'agit des types 7, 4, ainsi que 9, où l'on retrouve constamment, accompagnant les infractions alcool, des infractions associées :

- empiètement du territoire des autres usagers (surtout 9) ;
- pratique de *vitesse élevées* (9 puis 7).

Le type 7 apparaissant comme le plus dangereux des trois, se caractérise par le facteur de « proximité » (spécifique du type 11) et un moindre respect des règles de priorité.

Inversement le type 4 respecterait mieux ces règles et pratiquerait des vitesses plus faibles que les deux autres groupes. Il serait aussi plus scrupuleux en ce qui concerne l'interdiction de stationner et le port de la ceinture de sécurité.

Le type 9 serait moins dominé que les deux autres par le facteur alcool : les infractions « vitesse » et « territoire » seraient par contre plus fréquentes, ce qui le ferait plutôt désigner comme un type de « polyinfractionnisme » (plus modéré toutefois que le type n° 10).

#### B/ Typologie des comportements de conduite et caractéristiques individuelles.

Nous utiliserons à nouveau les regroupements précédents de nos 11 types de structures de comportement en distinguant cette fois les 2 types dits « massivement déviants ».

- le type 10 représentent un type de conduite *poly-infractionniste* par rapport aux normes de sécurité habituellement respectées.
- le type 11, spécifique que l'on définit par la proximité tolérée vis à vis des autres véhicules, notamment en situation de dépassement.

Nous envisagerons la question suivante :

Existe-t-il des *variables individuelles* ou des ensembles de variables *préférentiellement liées aux divers types de structures de comportement que nous avons décrits* ?

Si oui, de quelle nature sont-elles ? Faut-il les rechercher parmi les critères classiquement retenus comme constituant les meilleurs prédicteurs d'accident ? Quelle importance convient-il d'attribuer aux facteurs d'exposition au risque liés au véhicule dans la détermination du type de comportement pratiqué ?

Si non, faut-il postuler qu'il y a disjonction entre les caractéristiques individuelles et le comportement mis en œuvre ? ou bien que les variables pertinentes rendant compte de la structure du comportement sont d'un autre ordre que celles que nous avons explorées dans le questionnaire (variables psychologiques par exemple) ?

ECHELLE DE  
DEVIANCE

VITESSE

PROXIMITE

DEPT DANGEREUX

TERRITOIRE

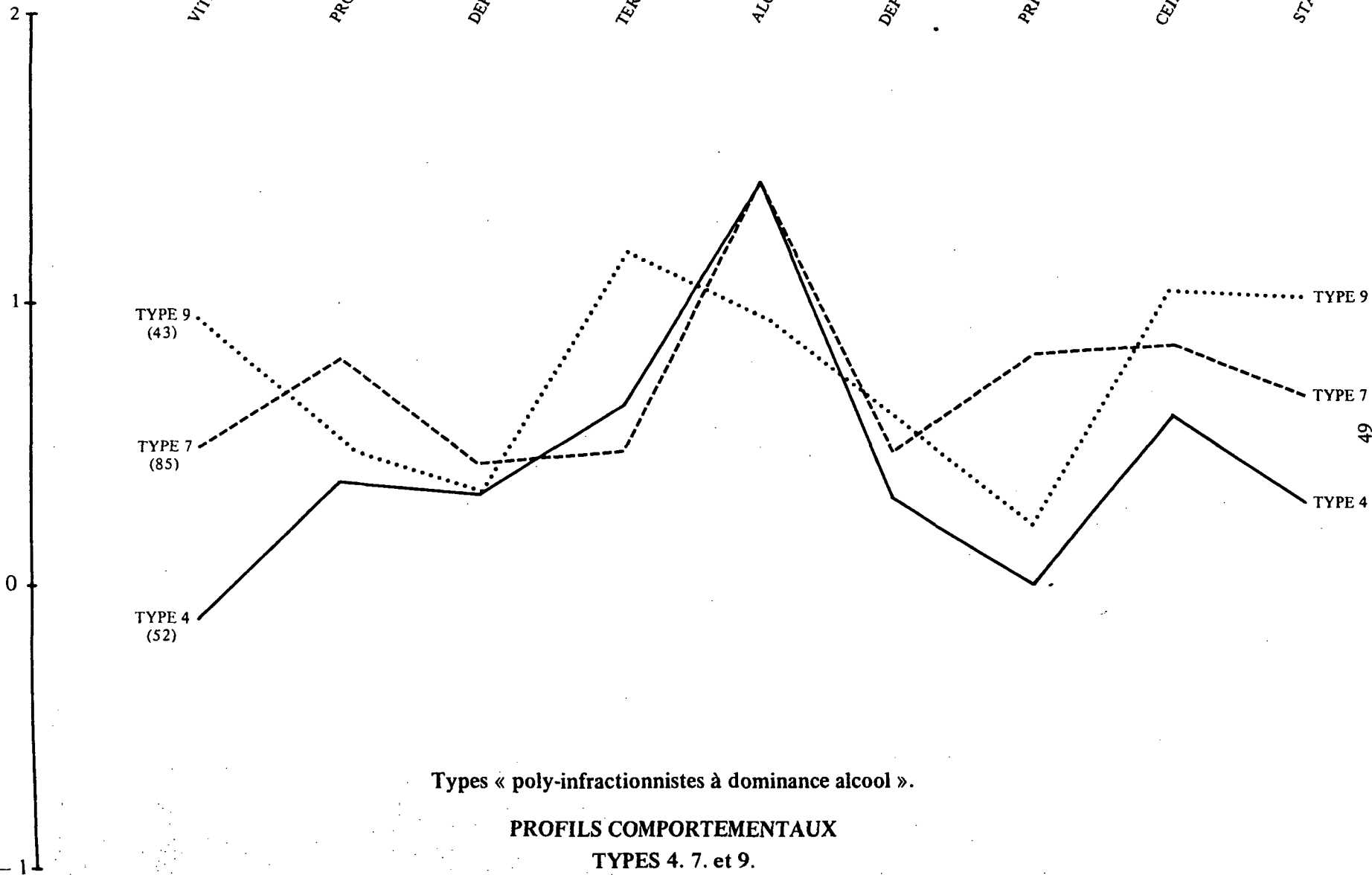
ALCOOL

DEPT DOUTEUX

PRIORITE

CEINTURE

STATIONNEMENT



Types « poly-infractionnistes à dominance alcool ».

PROFILS COMPORTEMENTAUX

TYPES 4. 7. et 9.

Nous pourrions aussi examiner d'un point de vue critique la séquence classique :

*variables* caractérisant le conducteur et son véhicule → *comportement de conduite* → *degré de dangerosité*

pour amorcer sur la base de nos résultats une discussion plus rigoureuse sur ce thème essentiel du point de vue des actions de sécurité.

Nous retiendrons ici les liaisons significatives apparaissant entre l'appartenance à un type de comportement donné et la modalité de réponse à une série de variables dont la liste figure en *ANNEXE n° 14*.

Nous avons commenté ces données dans l'*ANNEXE 14.2*. Nous en proposons ici une interprétation plus synthétique.

Examinons l'hypothèse d'une typologie des conducteurs correspondant aux différents types de conduite décrits :

Peut-on admettre qu'à chaque structure de comportement de conduite correspond un ensemble de traits descriptifs du conducteur et de l'utilisation de son véhicule ?

Nous tenterons une description sommaire de chacun des types en soulignant qu'il *ne s'agit là que de différences de fréquence de la présence de ces variables dans chaque type* par rapport à l'ensemble de la population : en aucun cas on ne doit considérer que les traits décrits sont communs aux groupes de conducteurs adoptant un type donné de comportement de conduite. Nous réunirons artificiellement l'ensemble de ces tendances propres à chaque type pour créer le profil-limite correspondant : cette construction est destinée à servir l'exposé du problème traité en fournissant un support de réflexion à la question des mécanismes que l'on peut postuler comme sous-jacents à chaque structure de comportement.

— *Le profil-limite du type n° 1* (effectif 383).

Il s'agit de conducteurs relativement mûrs, expérimentés, circulant peu (surtout la nuit), et davantage sur route qu'en agglomération. Ils utilisent de préférence des voitures françaises de faible cylindrée, achetées neuves.

Généralement mariés, de niveau d'études primaires, et se partageant entre les classes d'agriculteurs, d'ouvriers et de non-actifs, ils se déclarent très satisfaits de leur situation actuelle. Peu politisés et traditionnellement catholiques, ils se disent favorables à une application stricte de la loi en matière de circulation, assortie de sanctions spécifiques.

Ce groupe, le moins dangereux parmi la population étudiée, peut être qualifié de *traditionnel-légaliste*.

— *Le profil-limite du type n° 2* (effectif 87).

Ce profil-limite serait plutôt celui d'une femme ; jeune encore mais déjà expérimentée en tant que conductrice, circulant davantage en ville pour des motifs multiples, utilisant une voiture de moyenne cylindrée.

Active professionnellement, de la classe des cadres moyens, elle est soit célibataire, soit mère d'une famille peu nombreuse. Elle a tendance à se montrer peu répressive vis à vis des infractions de circulation, elle-même étant plus rarement impliquée dans un accident ou une infraction que la moyenne de la population.

— *Le profil-limite du type n° 3* (effectif 121).

Un peu moins jeune que le type précédent, il s'agit ici d'un conducteur ou d'une conductrice déjà expérimenté. De catégorie socio-professionnelle aisée, et de niveau d'études supérieures, il (ou elle) marque un intérêt certain pour son travail ; par ailleurs sa situation familiale est souvent caractérisée par une séparation ou un divorce, avec des enfants à charge. Politiquement ses tendances sont de droite et il peut être globalement caractérisé comme *conservateur*.

— *Le profil-limite du type n° 10* (effectif 64).

Ce *polyinfractionniste dangereux* est un jeune homme d'âge moyen, souvent sans responsabilité familiale et marqué par une tendance à l'instabilité professionnelle.

Il achèterait volontiers des voitures étrangères, d'occasion, assurées au tiers et relativement peu entretenues par un garage. Il circulerait beaucoup à bord de son véhicule, y compris la nuit, et attacherait une grande importance à la vitesse de pointe de sa voiture, faisant peu de cas de la tenue de route, du freinage ou de la consommation d'essence.

Volontiers engagé politiquement sous des bannières diverses, il se déclare souvent sans religion.

Globalement il est plutôt hostile aux sanctions en matière de circulation, et se dit peu disposé à respecter une éventuelle suspension du permis de conduire.

— *Le profil-limite du type n° 11 (effectif 65).*

Bien que son comportement soit fort différent de celui du type 10, mais tout aussi dangereux (niveau maximum de notre population) le conducteur du type 11 lui ressemble sous de nombreux aspects, notamment par la médiocre insertion sociale et familiale, la fréquente circulation de nuit, le fort investissement de la voiture en tant qu'objet de plaisir et de prestige, allant de pair avec un refus des contraintes réglementaires.

Toutefois il s'agit ici d'un jeune conducteur, (ou conductrice), souvent débutant, de niveau socio-économique moins favorisé que le type 10 (qui compte beaucoup de cadres supérieurs) ; il exprime un très net mécontentement à propos de sa situation actuelle.

— *Les profils-limites des types 6, 8, et 5.*

Ces conducteurs ont en commun *d'utiliser de façon intensive leur véhicule*, pour différents motifs, y compris la nuit. Ils attachent également de l'importance soit à la vitesse de pointe de leur véhicule, soit à sa nervosité. De même que les groupes 10 et 11, ils manifestent une *hostilité aux sanctions* légales en matière de circulation, notamment à la suspension du permis de conduire.

Du point de vue socio-professionnel et familial, ces profils-types sont par contre différemment caractérisés :

- le profil-limite 6 (effectif 31) serait un jeune conducteur, débutant, célibataire, aussi accidenté que les profils-types 10 et 11.
- le profil-limite 8 (effectif 60) correspond à un conducteur un peu moins jeune, apparaissant comme instable professionnellement et nettement insatisfait de sa situation.
- le profil-limite 5 (effectif 41) serait d'âge plus mûr, marié avec enfants ; fréquemment installé à son compte comme patron de l'industrie ou du commerce, il posséderait plus souvent une voiture d'assez forte cylindrée et l'utiliserait davantage sur route qu'en ville.

— *Les profils-limites des types 7, 4, et 9.*

Ils n'ont en commun que l'utilisation plutôt intensive de leur véhicule de puissance moyenne, avec de fréquents trajets de nuit surtout durant le week-end. Rappelons qu'il s'agit de *conducteurs consommateurs de boissons alcoolisées*.

- le profil limite 7 correspond seul à un conducteur assez bien typé (effectif 85) : il s'agit d'un homme de niveau social supérieur à la moyenne (cadre supérieur ou patron), vivant dans une grande agglomération, plutôt instable professionnellement et se déclarant mécontent de sa situation. Il s'engagerait volontiers politiquement à gauche, sans exprimer d'intérêt pour la religion.
- *le profil-limite 4* (effectif 52) est plus pauvrement caractérisé : marié avec enfants, cadre ou technico-commercial, il (ou elle) se déclare volontiers satisfait de sa situation actuelle.
- *le profil-limite 9* (effectif 43) ne se distinguerait que par son habitat rural, sa qualité de chef de famille avec enfants, fréquemment établi à son compte et son désintérêt radical pour les aspects de sécurité secondaire.

## V. RESUME ET DISCUSSION DES RESULTATS

La description du COMPORTEMENT DE BASE d'une population de plus de 1000 automobilistes français et les analyses statistiques réalisées ont permis d'aboutir aux conclusions suivantes :

### 1. Le statut des règles de circulation.

Nous avons souligné que l'appartenance des règles de circulation étudiées à l'un ou l'autre type de statut peut apparaître en désaccord avec les représentations courantes concernant la *gravité de diverses infractions routières* :

- le statut ici mis en évidence ne recouvre pas le caractère légal plus ou moins affirmé de la règle ; ainsi par exemple les limitations de vitesse constituent des interdits légalement mieux définis que la « queue de poisson » ou le fait de « serrer un peu » les deux-roues en les dépassant ; elles sont cependant moins respectées.
- ce statut ne reflète pas non plus le caractère de visibilité de l'infraction, favorisant son contrôle par les forces de police, ni la sévérité des sanctions prévues par la loi (cf. les exemples différents de l'alcool, de la ceinture et de la vitesse).

Nous avons constaté par contre que le degré de *tolérance à la proximité* des véhicules lors de la manœuvre dans laquelle est engagé le conducteur joue un rôle prépondérant ; il s'agit là probablement d'un facteur essentiel du « sentiment de danger » émergeant en situation de conduite.

On peut émettre l'hypothèse que le statut de fait des règles de circulation s'enracine dans des déterminismes spécifiques ayant trait au *respect du « territoire »* d'autrui (au sens éthologique), aux pratiques d'empiètement ou de négociation qui en assurent le partage dynamique ainsi qu'aux tendances individuelles concernant le choix et la modulation de la *VITESSE DE BASE* de l'usager.

Il nous faut ainsi conclure que des éléments de nature différentes peuvent intervenir pour qu'une règle de circulation soit affectée d'un véritable statut d'interdit : on indiquera principalement le « poids légal » (qui résulte à la fois de l'image de l'infraction dans le public et des mesures préventives et répressives mises en œuvre) et le « sentiment de danger » lié à l'infraction au moment où elle est commise.

Le statut d'une règle peut se voir par contre dévalorisé par l'influence de tendances prévalentes du conducteur qu'il juge plus ou moins implicitement légitimes : on insistera surtout sur la tendance à maintenir la *VITESSE DE BASE* adoptée, en évitant autant que possible toute occasion de ralentissement sensible.

Ainsi, le statut informel des différentes règles de circulation que traduisent les pratiques des usagers peut être considéré comme résultant d'un *compromis* entre divers facteurs de nature hétérogène : le « poids légal » affecté à la règle et les représentations sociales liées à l'infraction correspondante (concernant notamment le degré de dangerosité qui en résulte) peuvent entrer en *conflit* avec certaines tendances fondamentales sous-jacentes à l'activité de conduite.

### 2. Les principales dimensions sous-jacentes à l'activité de conduite.

A propos de la dimension concernant la *conformité aux normes de conduite habituellement pratiquées*, il convient de souligner le point suivant :

- seule la série de manœuvres décrites dans des termes évocateurs d'un sentiment de danger (c'est-à-dire impliquant la proximité de véhicules se déplaçant à une vitesse relativement élevée) ne participe pas à la détermination de ce facteur : ces situations de conduite mettent en jeu des *interdits « spontanés »* que l'on peut interpréter comme répondant à des tendances très enracinées, de l'ordre de l'auto-conservation. Il ne saurait donc se justifier d'interpréter le non-respect des normes de conduite habituellement pratiquées comme une propension active

à conduire dangereusement ; nous devons plutôt le considérer comme une tendance à la déviance par rapport aux normes acceptées au sein d'une population, due au *refus des contraintes* que constituent ces normes : elles seraient jugées inutiles dans la mesure où l'usager ne se fierait qu'au sentiment de danger immédiat pour satisfaire son *besoin de sécurité* ; dès lors ce dernier ne constituerait pas dans les faits la dimension explicative première des comportements mis en œuvre sur la route.

Ceux-ci resteraient subordonnés au *jeu complexe de diverses tendances spécifiques* qui peuvent s'exercer de façon convergente ou disjointe selon les automobilistes.

On a pu ainsi distinguer, parmi les 5 facteurs suivants de l'analyse factorielle (représentant chacun 5 à 6 % de la variance totale) :

— des facteurs liés à une *recherche active du plaisir de la conduite* :

il s'agit principalement du désir de l'usager de fixer librement la *VITESSE DE BASE* qu'il souhaite maintenir dans la mesure du possible, et aussi de la tendance à la compétition avec les autres conducteurs, qui se manifeste notamment en situation de dépassement (facteur n° 2).

Proche de cette dimension, on retrouve l'acceptation (voire la provocation) de *conflits* de conduite, opposée (sur l'axe n° 5) à la tendance à la négociation. Ces facteurs ne sont pas sans évoquer les modalités du comportement animal qui règlent l'établissement d'un « droit de préséance » ou qui président au schéma d'attaque ou de défense du « territoire » de l'individu (au sens éthologique du terme) :

— un facteur plus proche du *refus des contraintes* liées à l'activité de conduite : il s'agit de la consommation de boissons alcoolisées précédant l'utilisation de son véhicule (facteur n° 3).

— enfin des facteurs manifestant l'*affirmation de soi* individualiste, active, peu compatible avec les objectifs collectifs de sécurité et de fluidité du trafic :

à côté de la tendance à transgresser les interdits matérialisés (signaux et marquages de la chaussée) malgré le caractère *visible* de ces infractions (facteur n° 4), on trouvera une dimension spécifique à la *conduite urbaine*, correspondant à l'accumulation de diverses irrégularités par rapport au Code de la Route, notamment aux carrefours.

Ces dimensions fondamentales sous-jacentes au *COMPORTEMENT DE BASE* du conducteur apparaissent toutes liées à des degrés divers au bilan des accidents et des infractions recueilli sur les trois années précédant l'enquête : la tendance globale à la déviance par rapport aux normes de conduite pratiquées dans la population ainsi que la propension à pratiquer des vitesses plus élevées que la majorité de la population reflèterait largement le niveau de dangerosité déclarée du conducteur.

Ces tendances sont d'autant plus nettement marquées que l'utilisation du véhicule est plus fréquente et plus variée dans ses modalités, que les attitudes d'acheteur-utilisateur de l'usager témoignent d'un intérêt plus vif à l'égard des caractéristiques de l'automobile et d'un investissement plus affirmé de celle-ci sur le plan symbolique (la voiture comme objet de prestige et moyen d'affirmation de soi).

Il faut noter que la *consommation de boissons alcoolisées* n'apparaît jamais isolément chez un conducteur ; elle serait *toujours associée* à d'autres pratiques dangereuses et illégales.

Plutôt qu'elle ne constitue par nature une forme de déviance la non-conformité aux normes de la population apparaîtrait ainsi comme la résultante de tendances d'ordre économique (conduite selon des schémas comportementaux obéissant à la « loi du moindre effort »),\* ou d'ordre hédoniste (plaisir de la vitesse, de la compétition et non-abstention de boissons alcoolisées).

---

\* Cf. BRESSON F., (1965)

### 3. Une typologie des comportements de base des conducteurs.

Nous avons clairement pu mettre en évidence que les différents types décrits ne présentaient pas le même degré de dangerosité : on trouve dans des positions extrêmes par rapport à ce critère des types dits globalement conformes, relativement sous-exposés au risque, et ceux qui apparaissent comme massivement déviants, qui présentent le bilan le plus lourd en matière d'infractions et d'accidents.

Au-delà de cette constatation, — dont on peut aisément rendre compte par la fréquence de conflits de circulation dans lesquels se trouvent impliqués des usagers —, il convient de s'interroger sur les faits suivants :

- à l'intérieur des types *globalement conformes* aux normes de circulation en usage, un groupe (le type n° 1) apparaît comme sensiblement plus « sûr » que les autres : il s'agit d'un groupe relativement homogène caractérisé par un âge plus mûr que la population d'ensemble.
- inversement, le type *d'infractionnistes dynamiques* le plus jeune (type n° 6), serait nettement plus exposé au risque que les groupes dont le comportement est comparable au leur.
- de même, sans aucune explication évidente à ce phénomène, l'un des groupes de *conducteurs-buveurs*, (n° 7) serait plus fréquemment accidenté que les deux autres.

Nous avons donc été amenés à examiner l'hypothèse selon laquelle correspondrait à chacun d'eux une population de conducteurs relativement homogène que l'on pourrait caractériser au moyen d'un ensemble de critères.

Statistiquement, nous observons, pour chacun des comportements de base décrits, des tendances significatives qui nous permettent de considérer que nous sommes en présence de populations différentes sous l'angle des critères retenus.

Bien que ne pouvant en aucun cas faire correspondre à chaque COMPORTEMENT DE BASE un profil-type de conducteurs, nous sommes fondés à considérer séparément les 11 types obtenus par l'analyse comme renvoyant à des mécanismes accidentogènes distincts à l'intérieur des quatre familles globales utilisées pour l'exposé de nos résultats : il apparaît qu'à des COMPORTEMENTS DE BASE voisins peuvent correspondre des populations d'usagers nettement différenciées, se conduisant sur la route de façon comparable pour un ensemble de motifs de nature différente ; cette remarque s'avère fondamentale si l'on envisage les applications de cette étude en termes d'action et de détermination de groupes-cible.

Les populations correspondant à chacun des profils-limite que nous avons élaborés aux fins de l'exposé seraient d'autant plus homogènes que leur comportement de conducteur serait plus extrême sur l'axe de conformité-déviance : la cohérence que l'on peut observer entre l'activité de conduite et l'ensemble des caractéristiques des usagers et des valeurs auxquelles ils se montrent attachés se manifeste surtout pour les groupes de légalistes (types 1 et 2) ou d'usagers exposés au risque, caractérisés par la médiocrité de leur insertion familiale et socio-professionnelle (types 10, 11 et 6).

## BIBLIOGRAPHIE

BIECHELER-FRETEL M.B.

Infractions coutumières et risque d'accident.  
Université Paris V, thèse de 3<sup>e</sup> cycle, 1983

BRESSON F.

Les décisions

In Traité de psychologie expérimentale P. FRAISSE et J. PIAGET, tome VIII – P.U.F. 1965.

CHANDON, J.L. – PINSON, F.

Analyse Typologique, Théories et applications – Masson Paris 1981 – p. 254.

CORNIL, P.

Aspects criminologiques des infractions routières.

in « Etudes relatives à la recherche criminologique »

Vol. II – Conseil de l'Europe – Strasbourg 1968.

DIDAY, E.

La méthode des nuées dynamiques – Rev. Stat. Appl. vol. 19, n° 2, 1971 – pp. 19-34.

GHIGLIONE, R. – MATALON, B.

Les enquêtes sociologiques. Théories et pratiques. Colin 1978.

L'HOSTE, J. – MOGET-MONSEUR, M.

Alcool et sécurité routière.

Les Cahiers d'Etudes de l'ONSER – Bulletin n° 40 – 1976.

Mc CONNEL, E.J., HAGEN, R.E.

Design and evaluation of a crash prediction strategy – Octobre 1980.

Report 76 – National Technical Information – Service U.S. Department of Commerce – Springfield, California.

MOGET-MONSEUR, M. – BIECHELER-FRETEL, M.B.

Rapports internes – O.N.S.E.R. – 1980.

MONSEUR, M. – MALATERRE, G.

Prise de décision des conducteurs aux carrefours.

Le Travail Humain – 32 – 3-4 – 1969.

MONSEUR, M.

Décision et risque des conducteurs aux abords d'intersections

Psychologie Française – 14 – 2 – 1969.

MONSEUR, M. – MALATERRE, G.

Prise de risque en automobile : étude expérimentale d'un parcours routier.

Les Cahiers d'Etudes de l'ONSER – Bulletin n° 27 – 1970.

MONSEUR, M. – MARCHADIER, B.

Franchissement des intersections et prise de risque.

Une méthode d'analyse de la situation de conduite aux carrefours.

Le Travail Humain – 34 – 1 – 1971.

PECK, R.C. — Mc BRIDE, R.S. et COPPIN, R.S.  
The distribution and prediction of driver accident frequencies —  
Accident Analysis and Prevention — 1971, vol. 2, n° 4, p. 243-299.

PODGORECKI, A.  
Hypothèse des trois variables influant sur les fonctionnements du droit. VI<sup>e</sup> Congrès International de sociologie —  
1966 Evian.

SUSINI, J.  
Criminalité routière d'imprudence et police technique.  
Réflexions sur le congrès de Lille.  
Revue de Science Criminelle et de Droit Pénal comparé. 1967.

WEINBERGER, J.C.  
Idéologie et gravité attribuée aux comportements incriminés.  
Bordeaux, Université de Bordeaux I, 1975 (thèse de 3<sup>e</sup>me cycle).

WILLET, T.C.  
Criminal on the road.  
Tavistock publications. 1964.

## LISTE DES ANNEXES

	Page
ANNEXE N° 1 : Le questionnaire .....	59
ANNEXE N° 1 bis : Liste des abréviations relatives aux comportements-test .....	85
ANNEXE N° 2 : Composition de l'échantillon .....	87
ANNEXE N° 3 : Table de recodification des variables du questionnaire .....	97
ANNEXE N° 4 : Tableaux croisant le bilan global avec certaines variables caractéristiques des conducteurs .....	115
ANNEXE N° 5 : Corrélations des variables du questionnaire avec le bilan global des infractions et accidents .....	125
ANNEXE N° 6 : Corrélations de variables du questionnaire avec le refus de communiquer son numéro de police d'assurance .....	129
ANNEXE N° 7 : Distribution des réponses relatives aux 24 comportements-test .....	133
ANNEXE N° 8 : Equivalence entre classes de réponses et indices de déviance. Histogrammes correspondants .....	135
ANNEXE N° 9 : La matrice des corrélations entre comportements-test .....	141
ANNEXE N° 10 : Les résultats de l'analyse factorielle en composantes principales .....	143
10.1. Histogramme des valeurs propres.	
10.2. Aides à l'interprétation.	
ANNEXE N° 11 : L'analyse typologique : .....	147
11.1. Présentation de l'algorithme des nuées dynamiques.	
11.2. Projection des formes fortes dans différents plans factoriels.	
ANNEXE N° 12 : Valeurs de l'indice de déviance par type et par comportement-test .....	153
ANNEXE N° 13 : Valeurs moyennes de l'indice de déviance par type après regroupement des comportements-test .....	155
ANNEXE N° 14 : Caractéristiques individuelles par type de comportement de base : .....	157
14.1. Données numériques.	
14.2. Commentaires.	

**ANNEXE N° 1**

**LE QUESTIONNAIRE \***

\* La sous-traitance du sondage a été confié à la SOFRES.

# AUTOMOBILISTES

<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">4</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">B</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">2</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">1</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">N° de contrat</p>	4	B	2	1	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;"> </td> <td style="width: 20px; text-align: center;"> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">Ventil.</p>			<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">2</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">Eng.</p>	2		<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;"> </td> <td style="width: 20px; text-align: center;"> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">Lot</p>			<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;"> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">Code</p>	
4	B	2	1														
2																	

**ZONE A REMPLIR IMPÉRATIVEMENT PAR L'ENQUÊTEUR**

NOM et N° DE L'ENQUÊTEUR (ou cachet)

Code  
tarif  
C T F

N° de feuille  
de quota  
(ou feuille de route)

Département

Catégorie  
d'aggl.

--	--	--	--	--	--	--	--

--

9	10	11
---	----	----

12	13
----	----

14
----

Date d'interview : le .....

--

--

jour

mois

Heure début

	H	
--	---	--

Lieu d'interview : .....

Heure fin

	H	
--	---	--

**ENQUÊTEUR, VEUILLEZ CODER CI-DESSOUS LES RENSEIGNEMENTS DEMANDÉS LE CAS ÉCHÉANT**

A - Etes-vous utilisateur principal d'une voiture :

- OUI ..... 1
- NON ..... 2

B - Sexe

- Homme ..... 1
- Femme ..... 2

C - Age

- 18 - 24 ans ..... 1
- 25 - 34 ans ..... 2
- 35 - 49 ans ..... 3
- 50 - 65 ans ..... 4
- 66 ans et plus ..... 5

FIN D'INTERVIEW

**OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTEUR :**

**RÉSERVE A LA SOFRES**

	T
	C.E. ....
	Acc. ....
	Rel. ....
	C.P. ....

Mr, Mme, Mlle	N O M	P R E N O M				
N°	Rue, Bld, rte	Nom de la voie ou lieu dit			Esc.	Etag
C O M M U N E D E D O M I C I L E						
Code postal	Commune de rattachement postal (le cas échéant)				N° TELEPHONE	

Q.1 – J'aimerais connaître votre avis sur différents problèmes qui caractérisent notre société moderne.

A l'aide de cette liste, pouvez-vous me dire quel est celui qui vous paraît le plus grave ? \_\_\_\_\_

▶ TENDRE LISTE-REPONSE

– La pollution .....	01	01	01
– La précipitation, le surmenage .....	02	02	02
– Le bruit .....	03	03	03
– Les accidents de la route .....	04	04	04
– Le manque de civisme .....	05	05	05
– La drogue .....	06	06	06
– La violence .....	07	07	07
– Les encombrements de la circulation .....	08	08	08
– La pornographie .....	09	09	09
– L'alcoolisme .....	10	10	10
– Le manque de tolérance .....	11	11	11

Et quel est celui que vous classeriez en second ? \_\_\_\_\_

Et en troisième ? \_\_\_\_\_

Q.2 – J'aimerais que nous parlions maintenant de la voiture. Je vais vous lire un certain nombre de phrases que des personnes nous ont dites à propos de la voiture:

Pour chacune de ces phrases, vous me direz si vous êtes :

- tout à fait d'accord,
- plutôt d'accord,
- plutôt pas d'accord,
- pas d'accord du tout

► TENDRE LISTE-REPONSE

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas d'accord du tout	NSP
- Conduire est pour moi un plaisir . . . . .	1	2	3	4	A
- Si j'avais temps et argent, j'aimerais participer à des rallyes . . . . .	1	2	3	4	A
- J'aime prendre des petites routes de campagne pour admirer le paysage . . . . .	1	2	3	4	A
- Le confort, c'est ce qui compte le plus dans une voiture . . . . .	1	2	3	4	A
- La voiture permet d'être indépendant . . . . .	1	2	3	4	A
- Conduire m'est plutôt pénible . . . . .	1	2	3	4	A
- En voiture, j'ai l'impression d'être chez moi . . .	1	2	3	4	A
- Il est agréable d'écouter la radio en voiture . . .	1	2	3	4	A
- La ligne d'une voiture est très importante pour moi . . . . .	1	2	3	4	A
- J'aime rouler vite et sportivement sur des routes en lacet . . . . .	1	2	3	4	A
- L'auto, c'est un moyen de transport, sans plus . . . . .	1	2	3	4	A
- Je prête facilement ma voiture . . . . .	1	2	3	4	A
- Je suis malheureux quand quelqu'un heurte ou cabosse même un peu ma voiture . . . . .	1	2	3	4	A
- Ce que je demande d'abord à ma voiture, c'est de ne pas me coûter trop d'argent . . . . .	1	2	3	4	A

Q.3 – Je vais vous citer un certain nombre de caractéristiques. Pour chacune d'elles, vous me direz si vous lui attribuez

- beaucoup d'importance
- assez d'importance
- pas tellement d'importance
- aucune importance



TENDRE LISTE-REPONSE

	Beaucoup d'importance	Assez d'importance	Pas tellement	Aucune importance	NSP
– Confort .....	1	2	3	4	A
– Faible consommation d'essence .....	1	2	3	4	A
– Nervosité .....	1	2	3	4	A
– Ligne esthétique .....	1	2	3	4	A
– Tenue de route .....	1	2	3	4	A
– Freinage .....	1	2	3	4	A
– Protection en cas d'accident .....	1	2	3	4	A
– Maniabilité .....	1	2	3	4	A
– Vitesse de pointe .....	1	2	3	4	A
– Encombrement .....	1	2	3	4	A

Q.4 – Si vous le voulez bien, nous allons maintenant parler de la voiture dont vous êtes utilisateur principal. Quels sont la marque, le modèle et la version de cette voiture ?



NOTER EN CLAIR

Marque : \_\_\_\_\_

Modèle : \_\_\_\_\_

Version : \_\_\_\_\_

Q.5 – Quel est son type de carrosserie ?

- Berline ..... 1
- Break ..... 2
- Coupé ..... 3
- Cabriolet (décapotable) ..... 4

- Q.6 – Votre voiture a-t-elle . . . . .
- . . . 2 portes . . . . . 1
  - . . . 2 portes et un hayon arrière . . . . . 2
  - . . . 4 portes . . . . . 3
  - . . . 4 portes et un hayon arrière . . . . . 4

Q.7 – Quelle est sa puissance fiscale ?

□ □ □ CV

Q.8 – L'avez-vous achetée . . .

- . . . neuve . . . . . 1
- . . . occasion . . . . . 2

Q.9 – En ce qui concerne l'entretien de votre voiture, quelle est, parmi les attitudes suivantes, celle qui se rapproche le plus de la vôtre ?

► TENDRE LISTE-REPONSE

- J'amène régulièrement ma voiture au garage pour la révision générale et les opérations d'entretien courantes (vidange, vérification des niveaux, changement et réglage des bougies, etc...) . . . . . 1
- J'amène régulièrement ma voiture au garage pour la révision générale.  
Je fais moi-même les opérations d'entretien courantes . . . . . 2
- J'amène ma voiture au garage uniquement quand quelque chose ne va pas . . . . . 3
- Je m'occupe moi-même de l'entretien de ma voiture . . . . . 4
- Autre (*préciser*) . . . . . 5
- . . . . .
- NSP . . . . . A

Q.10 – Utilisez-vous votre voiture . . .

► TENDRE LISTE-REPONSE

	Régulière- ment	De temps en temps	Rarement	Jamais	NSP
. . . pour aller de votre domicile à votre lieu de travail . . . . .	1	2	3	4	A
. . . pour vos déplacements professionnels autres que domicile-travail . . . . .	1	2	3	4	A
. . . pour aller faire des achats, des courses . . . . .	1	2	3	4	A
. . . pour conduire les enfants à l'école . . . . .	1	2	3	4	A
. . . pour sortir, voir des amis, aller au cinéma, au spectacle . . . . .	1	2	3	4	A
. . . pour aller en week-end . . . . .	1	2	3	4	A

Q.11 – Vous arrive-t-il de conduire sur route, de nuit . . .



TENDRE LISTE-REPONSE

	Souvent	De temps en temps	Rarement	Jamais	NSP
... pour aller des trajets courts . . . . .	1	2	3	4	A
... pour effectuer de longs parcours . . . . .	1	2	3	4	A
... pendant les week-ends . . . . .	1	2	3	4	A
... pour aller en vacances ou en revenir . . . . .	1	2	3	4	A

Q.12 – Quel est, approximativement, le nombre de kilomètres que vous parcourez par en voiture ?

\_\_\_\_\_ Kms

Q.13 – Utilisez-vous votre voiture . . .

- ... presque uniquement en ville . . . . . 1
- ... surtout en ville, mais aussi sur route . . . . . 2
- ... à peu près autant en ville que sur route . . . . . 3
- ... surtout sur route, mais aussi en ville . . . . . 4
- ... presque uniquement sur route . . . . . 5
- ... NSP . . . . . A

Q.14 – De combien de voitures avez-vous été l'utilisateur principal au cours des cinq dernières années ?

- 1 voiture . . . . .
- 2 voitures . . . . . 2
- 3 voitures . . . . . 3
- 4 voitures . . . . . 4
- 5 voitures ou plus . . . . . 5
- NSP . . . . . A

**1 PASSER A Q. 16**

Q.15 – Sur ces . . . (citer le chiffre de Q14), combien avaient été achetées . . .

... neuves . . . . . \_\_\_\_\_ voitures

... d'occasion . . . . . \_\_\_\_\_ voitures

Q.16 – Etes-vous affilié à un Automobile Club, à la Prévention Routière, ou à d'autres groupements d'usagers de la route ?

- OUI . . . . . 1
- NON . . . . . 2
- NSP . . . . . A

Q.17 – Je vais vous lire des phrases que l'on peut entendre à propos de la conduite automobile. Pour chacune d'elles, vous me direz si vous êtes :

- tout à fait d'accord
- plutôt d'accord
- plutôt pas d'accord
- pas du tout d'accord

► TENDRE LISTE-REPONSE

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	NSP
– Un conducteur expérimenté, tout en s'adaptant aux circonstances, conduit toujours à peu près de la même manière .....	1	2	3	4	A
– Les jours où l'on ne se sent pas au mieux de sa forme, il faut faire beaucoup plus attention que d'habitude en conduisant .....	1	2	3	4	A
– Seule l'expérience de la conduite est importante pour savoir ce qu'on peut se permettre sur la route .....	1	2	3	4	A
– Selon les moments, il arrive que l'on conduise plus ou moins nerveusement, sans que cela soit plus dangereux .....	1	2	3	4	A
– Il y a certains jours où l'on est capable de conduire nettement plus vite que d'habitude, sans courir pour cela plus de risques .....	1	2	3	4	A

Q.18 – Voici des cartons dont chacun décrit un comportement que l'on a l'occasion d'observer lorsqu'on circule sur route ou en ville et que les conducteurs se permettent plus ou moins selon les cas (voir liste page suivante).

S'il s'agit d'un comportement que vous ne vous permettez absolument jamais, vous posez le carton correspondant dans la case 1.

S'il s'agit d'un comportement que vous vous permettez chaque fois que vous estimez pouvoir le faire sans risque, vous posez le carton correspondant dans la case 7.

Les cases intermédiaires vous permettent de classer les comportements que vous vous permettez de temps en temps, plus ou moins souvent.



MÉLANGER LES CARTONS ET LES TENDRE A L'INTERVIEWE AVEC LA GRILLE.

RELEVER LES CARTONS AU FUR ET A MESURE. NOTER DANS LES BACS CI-DESSOUS, EN FACE DE CHAQUE NUMÉRO DE CARTON, LE NUMÉRO DE LA CASE DANS LAQUELLE L'INTERVIEWE L'A PLACÉ.

NUMÉRO DU CARTON	NUMÉRO DE LA CASE OU IL A ÉTÉ PLACÉ	NUMÉRO DU CARTON	NUMÉRO DE LA CASE OU IL A ÉTÉ PLACÉ
0 1	_____	1 3	_____
0 2	_____	1 4	_____
0 3	_____	1 5	_____
0 4	_____	1 6	_____
0 5	_____	1 7	_____
0 6	_____	1 8	_____
0 7	_____	1 9	_____
0 8	_____	2 0	_____
0 9	_____	2 1	_____
1 0	_____	2 2	_____
1 1	_____	2 3	_____
1 2	_____	2 4	_____

Q.19 – Je voudrais savoir à présent quelle est votre opinion sur la gravité d'un certain nombre de comportements que je vais vous citer.

Pour chacun d'eux vous me direz si vous le jugez :

- pas grave du tout
- plutôt pas grave
- plutôt grave
- vraiment très grave

► TENDRE LISTE-REPONSE

	Pas grave du tout	Plutôt pas grave	Plutôt grave	Vraiment très grave	NSP
– Dépasser la charge permise du véhicule, en poids ou en nombre de passagers .....	1	2	3	4	A
– Circuler avec des pneus usagés .....	1	2	3	4	A
– Conduire de temps en temps avant d'avoir obtenu le permis .....	1	2	3	4	A
– Ne pas faire vérifier régulièrement l'état des freins de son véhicule .....	1	2	3	4	A
– Conduire un véhicule non assuré .....	1	2	3	4	A
– Ne pas vérifier systématiquement le bon fonctionnement des feux et des clignotants de son véhicule .....	1	2	3	4	A
– Circuler à bord d'une voiture dont on a oublié les papiers à la maison .....	1	2	3	4	A
– Ne pas s'arrêter si l'on a heurté un véhicule ou provoqué des dégâts sans importance .....	1	2	3	4	A
– Passer près d'un accident qui vient de se produire sans s'arrêter si on n'est pas sûr que ce soit vraiment utile .....	1	2	3	4	A

Q.20 – S'il vous arrivait, par malchance, de vous faire retirer votre permis de conduire pour une période de quelques semaines, quelle serait, parmi les attitudes que je vais vous décrire, celle qui se rapprocherait le plus de la vôtre. Donnez-moi simplement le code de la réponse que vous avez choisie.

► TENDRE LISTE-REPONSE

Réponse n° .....

– NSP ..... A

Q.21 – Si, dans les deux dernières années, un conducteur a été jugé responsable de plusieurs accidents matériels (3 ou plus), est-il utile, à votre avis de ...

	OUI	NON	NSP
... Lui supprimer son bonus .....	1	2	A
... Lui infliger une forte amende .....	1	2	A
... Lui donner un avertissement .....	1	2	A
... Augmenter sa prime d'assurance .....	1	2	A
... Suspendre momentanément son permis de conduire .....	1	2	A

Q.22 – Si un conducteur a provoqué plusieurs accidents graves, avec des blessés ou des morts, faut-il à votre avis ...

	OUI	NON	NSP
... Augmenter nettement sa prime d'assurance .....	1	2	A
... Lui infliger une très forte amende .....	1	2	A
... Suspendre pour plusieurs mois son permis de conduire .....	1	2	A
... Le faire passer devant une Commission médicale qui jugera s'il est capable ou non de conduire .....	1	2	A
... Lui retirer son permis de conduire jusqu'à ce qu'il ait terminé un programme de rééducation pour conducteurs dangereux .....	1	2	A
... Le mettre quelque temps en prison .....	1	2	A

Q.23 – A votre avis, y-a-t-il d'autres mesures qu'il faudrait prendre à l'égard de ce conducteur ?

- OUI .....1
- NON .....2
- NSP ..... A

(SI OUI) – Lesquelles \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Q.24 – Voici une liste de journaux paraissant tous les jours.  
 Personnellement, vous est-il arrivé, chez vous ou ailleurs, de lire ou feuilleter, au cours des douze derniers mois, un numéro de ...

► TENDRE LISTE-REPONSE ET CITER LES JOURNAUX UN A UN

	Q.24		Q.24 bis					
	OUI	NON	Tous les jours	3 à 5 fois par semaine	1 à 2 fois par semaine	2 à 3 fois par mois	Moins souvent	NSP
– Le Parisien Libéré .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Monde .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– L'Humanité .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– France-Soir .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Figaro .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– La Croix .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– L'Aurore .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Matin .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– L'Equipe .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– Paris-Turf .....	1	2	1	2	3	4	5	A
– Un quotidien de votre région .....	1	2	1	2	3	4	5	A
(Si Oui) Lequel								

Q.24 bis – D'habitude, tous les combien, personnellement, lisez-vous ou feuilletez-vous, chez vous ou ailleurs un numéro de ...

► TENDRE LISTE-REPONSE : REPRENDRE UN A UN TOUS LES JOURNAUX POUR LESQUELS L'INTERVIEWE A REPONDU OUI A Q. 24. CODER LA REPONSE DANS LE TABLEAU CI-DESSUS.

Q.25 – Lisez-vous régulièrement un ou plusieurs autres quotidiens, c'est-à-dire un journal paraissant dans les jours :

- OUI .....1
- NON .....2

(SI OUI) Lequel (ou lesquels) ? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Q.26 – Voici une liste de revues paraissant toutes les semaines.  
 Personnellement, vous est-il arrivé, chez vous ou ailleurs, de lire ou feuilleter, au cours des douze derniers mois un numéro de . . .

► TENDRE LISTE-REPONSE

	Q.26		Q.26 bis					
	OUI	NON	Toutes les semaines	2 à 3 fois par mois	1 fois par mois	5 à 6 fois par an	Moins souvent	NSP
– ELLE . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Femme d’Aujourd’hui . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Journal du Dimanche . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– L’Humanité Dimanche . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– V.S.D. . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– L’Express . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Point . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Nouvel Observateur . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Paris-Match . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– La Vie . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Valeurs Actuelles . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Qui ? Police . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Le Meilleur . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Week-end . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– L’Argus de l’Automobile et des Locomotions . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Moto Journal . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Moto Verte . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Moto Revue . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Dimanche Turf- Dimanche Sport . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A

Q.26 bis – D’habitude, tous les combien, personnellement, lisez-vous ou feuilletez-vous, chez vous, ou ailleurs, un numéro de . . .

► TENDRE LISTE-REPONSE : REPRENDRE UNE A UNE TOUTES LES REVUES POUR LESQUELLES L’INTERVIEWE A RÉPONDU OUI A Q.26. CODER LA REPONSE DANS LE TABLEAU CI-DESSUS.

Q.27 – Lisez-vous régulièrement un ou plusieurs autres hebdomadaires, c’est-à-dire des revues paraissant toutes les semaines ?

- OUI . . . . . 1
- NON . . . . . 2

(SI OUI) Lequel (ou lesquels) ? \_\_\_\_\_

Q.28 – Voici une liste de revues paraissant tous les mois.

Personnellement, vous est-il arrivé chez vous ou ailleurs de lire ou feuilleter, au cours des douze derniers mois, un numéro de . . .



TENDRE LISTE-REPONSE ET CITER LES REVUES UNE A UNE

	Q.28		Q. 28 bis					
	OUI	NON	Tous les mois	6 à 10 fois par an	3 à 4 fois par an	1 à 2 fois par an	Moins souvent	NSP
– Pilote . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Lui . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– 50 Millions de Consommateurs	1	1	1	2	3	4	5	A
– La Prévention Routière . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Trafic Auto-Moto . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– L'Automobile . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Touring . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Sport-Auto . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Action Automobile . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Grand Prix International . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Echappement . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– L'Auto-Journal . . . . . (Attention, utiliser la fréquence « tous les 15 jours »)	1	2	1	2	3	4	5	A
– Nouveau Guide Gault et Millau . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– La Table et La Route . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A
– Santé Magazine . . . . .	1	2	1	2	3	4	5	A

Q.28 bis – D'habitude tous les combien, personnellement, lisez-vous ou feuilletez-vous, chez vous ou ailleurs un numéro de . . .



TENDRE LISTE-REPONSE : REPREDRE UNE A UNE LES REVUES POUR LESQUELLES L'INTERVIEW A REPONDU OUI EN Q.28. CODER LA REPONSE DANS LE TABLEAU CI-DESSUS.

Q.29 – Lisez-vous régulièrement un ou plusieurs autres mensuels ?

- OUI . . . . .1
- NON . . . . .2

(SI OUI) Lesquels ? \_\_\_\_\_

Q.30 – Pouvez-vous me dire par quel type d'assurance-auto vous êtes couvert actuellement ?

► TENDRE LISTE-REPONSE

- Assurance au tiers . . . . . 1
- Tierce collision . . . . . 2
- Assurance tous risques . . . . . 3
- N.S.P. . . . . A

Q.31 – Avez-vous une des garanties complémentaires suivantes ou un autre type de garantie complémentaire ?

► TENDRE LISTE-REPONSE

- Responsabilité civile du conducteur . . . . . 1
- Assurance individuelle complémentaire . . . . . 2
- Autre (*préciser*) . . . . . 3
- N.S.P. . . . . A

Q.32 – Dans les trois dernières années, combien de fois avez-vous eu, alors que vous conduisiez . . .

	Jamais	1 fois	2 fois ou plus	NSP
... Un simple accrochage . . . . .	1	2	3	A
... Un accident n'ayant entraîné que des dommages matériels . . . . .	1	2	3	A
... Un accident grave, avec des tués ou des blessés . . . . .	1	2	3	A

Q.33 – En voiture, combien de fois vous est-il arrivé, au cours des trois dernières années . . .

	Jamais	1 fois	2 fois	3 fois ou plus	NSP
... D'être stoppé par la police pour des contrôles divers . . . . .	1	2	3	4	A
... D'être emmené au poste de police pour vérification d'identité . . . . .	1	2	3	4	A
... De vous faire infliger une amende pour infraction au Code de la Route (à part les amendes pour stationnement) . . . . .	1	2	3	4	A
... De vous faire suspendre le permis de conduire . . . . .	1	2	3	4	A

## RENSEIGNEMENTS SIGNALÉTIQUES

RS.1 – Sexe  
 Homme .....1  
 Femme .....2

RS.2 – Quel est votre âge ? ..... [ ] ans

RS.3 – Parmi les permis de conduire suivants, quels sont ceux dont vous êtes titulaire ?

▶ TENDRE LISTE-REPONSE	OUI	NON		
– Permis véhicules de tourisme .....	1	2	[ ]	ans
– Permis moto .....	1	2	[ ]	ans
– Permis poids lourds .....	1	2	[ ]	ans
– Permis transports en commun .....	1	2	[ ]	ans

RS.3 – (A poser seulement pour les permis dont l'interviewé est titulaire).

bis A quel âge avez-vous obtenu ce(s) permis ? \_\_\_\_\_

RS.4 – Portez-vous des lunettes pour corriger votre vue, ou des lentilles de contact ...

	... pour travailler ou lire	... pour conduire
– jamais .....	1	1
– rarement .....	2	2
– de temps en temps .....	3	3
– souvent .....	4	4
– toujours .....	5	5
– seulement la nuit .....	6	6

RS.5 – Etes-vous ? ...

... célibataire .....	1
... marié(e) .....	2
... vivant maritalement .....	3
... veuf (veuve) .....	4
... divorcé(e), séparé(e) .....	5

RS.6 – Combien d'enfants avez-vous à charge ?

[ ] enfants

RS.7 – Actuellement, exercez-vous une profession ?

– OUI .....	1
– NON, est chômeur .....	2
– NON, est retraité ou invalide .....	3
– NON, est à la recherche d'un premier emploi .....	4
– NON, est étudiant ou lycéen .....	5
– NON, est militaire du contingent .....	6
– NON, est ménagère ou sans profession .....	7
– NON, autre cas ( <i>préciser</i> ) .....	8

PASSER A RS.12

RS.8 – Quelle est votre profession actuelle (ou la dernière profession que vous avez exercée si vous êtes chômeur ou retraité) ?

► NOTER EN CLAIR PUIS CODER

– Agriculteur exploitant . . . . .	01
– Salarié agricole . . . . .	02
– Artisan (moins de 6 salariés), patron pêcheur . . . . .	03
– Petit commerçant (moins de 3 salariés) . . . . .	04
– Industriel (6 salariés et plus . . . . .	05
– Gros commerçant (3 salariés et plus) . . . . .	06
– Profession libérale . . . . .	07
– Professeur, profession littéraire ou scientifique . . . . .	08
– Ingénieur . . . . .	09
– Cadre supérieur . . . . .	10
– Cadre moyen, technicien . . . . .	11
– Employé de bureau, de commerce . . . . .	12
– Artiste, armée, ciergé, police . . . . .	13
– Contremaître, ouvrier qualifié . . . . .	14
– Ouvrier spécialisé . . . . .	15
– Apprenti . . . . .	16
– Manœuvre . . . . .	17
– Personnel de service . . . . .	18
– Gens de maison . . . . .	19

RS.9 – Travaillez-vous (ou travailleriez-vous) . . .

. . . à votre compte . . . . .	1
. . . ou êtes-vous (étiez-vous) salarié du secteur privé . . . . .	2
. . . ou du secteur public . . . . .	3

RS.10 – Combien d'emplois successifs avez-vous eu au cours des trois dernières années ?

emplois

RS.11 – Et êtes-vous dans l'ensemble . . .

► TENDRE LISTE-REPONSE

. . . très satisfait . . . . .	1
. . . plutôt satisfait . . . . .	2
. . . plutôt mécontent . . . . .	3
. . . très mécontent . . . . .	4
. . . ni satisfait ni mécontent . . . . .	5

de votre situation actuelle ?

RS.12 – Etes-vous le chef de famille ?

– OUI . . . . .	1
– NON . . . . .	2

PASSER A RS.17

RS.13 – Etes-vous ...

- |  |   |
|--|---|
| ... le conjoint du chef de famille ..... | 1 |
| ... un de ses enfants .....              | 2 |
| ... autre ( <i>préciser</i> ) .....      | 3 |
| .....                                    |   |

RS.14 – Le chef de famille exerce-t-il actuellement une profession ?

- |   |   |
|---|---|
| – OUI .....   | 1 |
| – NON, est chômeur .....                            | 2 |
| – NON, est retraité ou invalide .....               | 3 |
| – NON, est à la recherche d'un premier emploi ..... | 4 |
| – NON, est étudiant ou lycéen .....                 | 5 |
| – NON, est militaire du contingent .....            | 6 |
| – NON, est ménagère ou sans profession .....        | 7 |
| – NON, autre cas ( <i>préciser</i> ) .....          | 8 |

PASSER A RS.17

RS.15 – Quelle est sa profession actuelle (ou la dernière profession qu'il a exercée s'il est chômeur ou retraité) ?

▶ NOTER EN CLAIR PUIS CODER

- |   |    |
|---|----|
| .....   |    |
| – Agriculteur exploitant .....                            | 01 |
| – Salarié agricole .....                                  | 02 |
| – Artisan (moins de 6 salariés), patron pêcheur .....     | 03 |
| – Petit commerçant (moins de 3 salariés) .....            | 04 |
| – Industriel (6 salariés et plus) .....                   | 05 |
| – Gros commerçant (3 salariés et plus) .....              | 06 |
| – Profession libérale .....                               | 07 |
| – Professeur, profession littéraire ou scientifique ..... | 08 |
| – Ingénieur .....   | 09 |
| – Cadre supérieur .....                                   | 10 |
| – Cadre moyen, technicien .....                           | 11 |
| – Employé de bureau, de commerce .....                    | 12 |
| – Artiste, armée, clergé, police .....                    | 13 |
| – Contremaître, ouvrier qualifié .....                    | 14 |
| – Ouvrier spécialisé .....                                | 15 |
| – Apprenti .....  | 16 |
| – Manœuvre .....  | 17 |
| – Personnel de service .....                              | 18 |
| – Gens de maison .....                                    | 19 |

RS.16 – Travaille-t-il (ou travaillait-il) ...

- |   |   |
|---|---|
| ... à son compte .....                                  | 1 |
| ... ou est-il (était-il) salarié du secteur privé ..... | 2 |
| ... ou du secteur public .....                          | 3 |

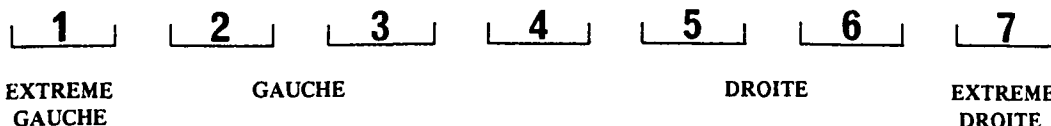
RS.17 – La dernière école que vous aurez fréquentée comme élève ou étudiant était-elle . . .

- . . . une école primaire . . . . . 1
- . . . une école secondaire (C.E.G., C.E.S., Lycée) . . . . . 2
- . . . une école technique ou commerciale (C.E.T., C.E.C.) . . . . . 3
- . . . une école supérieure spécialisée . . . . . 4
- . . . une université . . . . . 5
- . . . une grande école . . . . . 6
- N'est jamais allé à l'école . . . . . 7

RS.18 – D'après leurs opinions politiques, on classe habituellement les Français sur une échelle de ce genre. Comme vous le voyez, il y a deux grands groupes : la gauche et la droite. On peut se classer plus ou moins à gauche, ou plus ou moins à droite. Personnellement, où vous classeriez-vous sur cette échelle ?



TENDRE L'ECHELLE



RS.19 – Je voudrais maintenant vous demander si, d'une manière générale vous estimez que, personnellement, vous vous intéressez à la politique . . .

- . . . beaucoup . . . . . 1
- . . . un peu . . . . . 2
- . . . très peu . . . . . 3
- . . . pas du tout . . . . . 4
- N.S.P. . . . . A

RS.20 – Pouvez-vous me dire quelle est votre religion ?

- catholique . . . . . 1
- protestante . . . . . 2
- autre religion . . . . . 3
- sans religion . . . . . 4
- ne veut pas dire . . . . . 5

PASSER A R.22

R.21 – Vous considérez-vous comme pratiquant ?

- OUI . . . . . 1
- NON . . . . . 2

RS.22 – Parmi les catégories de dépenses suivantes, quelle est celle qui représente la plus grande part du budget de votre foyer (ou de votre budget si vous êtes encore totalement ou partiellement à la charge de vos parents) ? \_\_\_\_\_

▶ TENDRE LISTE-REPONSE

– Vacances-loisirs .....	1	1	1
– Logement .....	2	2	2
– Voiture .....	3	3	3
– Equipement de la maison .....	4	4	4
– Alimentation .....	5	5	5
– Habillement .....	6	6	6
– Autre ( <i>préciser</i> ) .....			
.....	7	7	7

Et quelle est celle qui vient en deuxième ? \_\_\_\_\_

Et en troisième ? \_\_\_\_\_

Cette étude est réalisée pour le compte de l'Organisme National de la Sécurité Routière (ONSER) qui souhaite, de plus, effectuer une enquête complémentaire auprès des compagnies d'assurances.



**MONTRER LETTRE D'INTRODUCTION**

Si vous acceptez de nous préciser le nom de votre Compagnie d'Assurances et le numéro de votre police, cela nous permettrait de procéder à cette étude statistique complémentaire sur le même échantillon que celui consulté actuellement.

La SOFRES vous donne toutes garanties que ces renseignements resteront strictement confidentiels et nous nous engageons à respecter votre anonymat.

L'interviewé accepte de communiquer le nom de sa Compagnie d'Assurances et le numéro de sa police .....1

*Notez-les ci-dessous*

– Nom de la compagnie : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

– Numéro de police : \_\_\_\_\_

L'interviewé refuse de communiquer le nom de sa Compagnie d'Assurance et le numéro de sa police .....2

*Notez ci-dessous les raisons de son refus*

#### LISTE-REPONSE A Q.1

- LA POLLUTION
- LA PRÉCIPITATION, LE SURMENAGE
- LE BRUIT
- LES ACCIDENTS DE LA ROUTE
- LE MANQUE DE CIVISME
- LA DROGUE
- LA VIOLENCE
- LES ENCOMBREMENTS DE LA CIRCULATION
- LA PORNOGRAPHIE
- L'ALCOOLISME
- LE MANQUE DE TOLÉRANCE

#### LISTE-REPONSE A Q.2

- TOUT A FAIT D'ACCORD
- PLUTOT D'ACCORD
- PLUTOT PAS D'ACCORD
- PAS D'ACCORD DU TOUT

#### LISTE-REPONSE A Q.3

- BEAUCOUP D'IMPORTANCE
- ASSEZ D'IMPORTANCE
- PAS TELLEMENT D'IMPORTANCE
- AUCUNE IMPORTANCE

#### LISTE-REPONSE A Q.9

- J'AMENE RÉGULIÈREMENT MA VOITURE AU GARAGE POUR LA RÉVISION GÉNÉRALE ET LES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN COURANTES (VIDANGE, VÉRIFICATION DES NIVEAUX, CHANGEMENT ET RÉGLAGE DES BOUGIES, ETC...).
- J'AMENE RÉGULIÈREMENT MA VOITURE AU GARAGE POUR LA RÉVISION GÉNÉRALE. JE FAIS MOI-MÊME LES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN COURANTES.
- J'AMENE MA VOITURE AU GARAGE UNIQUEMENT QUAND QUELQUE CHOSE NE VA PAS.
- JE M'OCCUPE MOI-MÊME DE L'ENTRETIEN DE MA VOITURE.

#### LISTE-REPONSE A Q.10

- RÉGULIÈREMENT
- DE TEMPS EN TEMPS
- RAREMENT
- JAMAIS

#### LISTE-REPONSE A Q.11

- SOUVENT
- DE TEMPS EN TEMPS
- RAREMENT
- JAMAIS

**LISTE-REPONSE A Q.17**

- TOUT A FAIT D'ACCORD
- PLUTOT D'ACCORD
- PLUTOT PAS D'ACCORD
- PAS DU TOUT D'ACCORD

**LISTE-REPONSE A Q.19**

- PAS GRAVE DU TOUT
- PLUTOT PAS GRAVE
- PLUTOT GRAVE
- VRAIMENT TRES GRAVE

**LISTE-REPONSE A Q.20**

1. NE JAMAIS UTILISER SA VOITURE SOUS PRÉTEXTE
2. J'UTILISERAI MA VOITURE DANS DES CIRCONSTANCES VRAIMENT EXCEPTIONNELLES.
3. J'UTILISERAI MA VOITURE SEULEMENT DANS LES CAS OU JE N'AI PAS D'AUTRE MOYEN DE TRANSPORT.
4. J'UTILISERAI MA VOITURE CHAQUE FOIS QUE CELA ME REND SERVICE.

**LISTE-REPONSE A Q.24**

- LE PARISIEN LIBERE
- LE MONDE
- L'HUMANITE
- FRANCE-SOIR
- LE FIGARO
- LA CROIX
- L'AURORE
- LE MATIN
- L'EQUIPE
- PARIS-TURF
- UN QUOTIDIEN DE VOTRE REGION

**LISTE-REPONSE A Q.24 bis**

- TOUS LES JOURS
- 3 A 5 FOIS PAR SEMAINE
- 1 A 2 FOIS PAR SEMAINE
- 2 A 3 FOIS PAR MOIS
- MOINS SOUVENT

## LISTE-REPONSE A Q.26

- ELLE
- FEMMES D'AUJOURD'HUI
- LE JOURNAL DU DIMANCHE
- L'HUMANITE-DIMANCHE
- V.S.D.
- L'EXPRESS
- LE POINT
- LE NOUVEL OBSERVATEUR
- PARIS-MATCH
- LA VIE
- VALEURS ACTUELLES
- QUI ? POLICE
- LE MEILLEUR
- WEEK-END
- L'ARGUS DE L'AUTOMOBILE ET DES LOCOMOTIONS
- MOTO JOURNAL
- MOTO VERTE
- MOTO REVUE
- DIMANCHE TURF - DIMANCHE SPORT

## LISTE-REPONSE A Q.26 bis

- TOUTES LES SEMAINES
- 2 A 3 FOIS PAR MOIS
- 1 FOIS PAR MOIS
- 5 A 6 FOIS PAR AN
- MOINS SOUVENT

## LISTE-REPONSE A Q.28

- PILOTE
- LUI
- 50 MILLIONS DE CONSOMMATEUR
- LA PRÉVENTION ROUTIERE
- TRAFIC AUTO-MOTO
- L'AUTOMOBILE
- TOURING
- SPORT-AUTO
- ACTION AUTOMOBILE
- GRAND PRIX INTERNATIONAL
- ECHAPPEMENT
- L'AUTO-JOURNAL
- NOUVEAU GUIDE GAULT ET MILLAU
- LA TABLE ET LA ROUTE
- SANTE-MAGAZINE

## LISTE-REPONSE A Q.28 bis

- TOUS LES MOIS
- 6 A 10 FOIS PAR AN
- 3 A 4 FOIS PAR AN
- 1 A 2 FOIS PAR AN
- MOINS SOUVENT

## LISTE-REPONSE A Q.30

- ASSURANCE AU TIERS
- TIERCE COLLISION
- ASSURANCE TOUS RISQUES

### LISTE-REPONSE A Q.31

- RESPONSABILITÉ CIVILE DU CONDUCTEUR
- ASSURANCE INDIVIDUELLE COMPLÉMENTAIRE
- AUTRE TYPE DE GARANTIE COMPLÉMENTAIRE

### LISTE-REPONSE A RS.3

- PERMIS VÉHICULES DE TOURISME
- PERMIS MOTO
- PERMIS POIDS LOURDS
- PERMIS TRANSPORTS EN COMMUN

### LISTE-REPONSE A RS.11

- TRES SATISFAIT
- PLUTOT SATISFAIT
- PLUTOT MÉCONTENT
- TRES MÉCONTENT
- NI SATISFAIT, NI MÉCONTENT

### LISTE-REPONSE A RS.22

- VACANCES-LOISIRS
- LOGEMENT
- VOITURE
- EQUIPEMENT DE LA MAISON
- ALIMENTATION
- HABILLEMENT

## ANNEXE 1 BIS

### Q.18 – LISTE DES COMPORTEMENTS-TEST ET ABREVIATIONS UTILISEES

1. Fo – Accélérer pour franchir un carrefour lorsque le feu vient de passer à l'orange.
2. Vn – La nuit, dépasser la vitesse autorisée sur route.
3. Cl – Se préparer à changer de direction sans mettre son clignotant.
4. Ch. f – Sur l'autoroute, changer de file chaque fois que l'une d'elles avance plus vite que celle dans laquelle on se trouve.
5. St – Franchir un stop sans s'arrêter tout à fait.
6. Dem. p – Démarrer au feu vert avant que les piétons aient fini de traverser la rue.
7. A.in – Conduire après avoir absorbé une quantité un peu inhabituelle de boissons alcoolisées.
8. P.rf.v – En ville, lorsqu'on se trouve sur un grand axe, ne pas céder la priorité aux voitures débouchant des petites rues.
9. Rf. dép – Sur route, accélérer quand une voiture pas plus rapide que la vôtre tente de vous dépasser.
10. L.bl – Chevaucher une ligne blanche continue.
11. Stat – Se garer en stationnement gênant.
12. D3 – Doubler en troisième position sur route.
13. Cr – Sur route, rouler sans avoir attaché sa ceinture de sécurité.
14. Fr – En ville, si l'on suit plusieurs voitures qui passent au feu orange, franchir le carrefour quand le feu vient de passer au rouge.
15. Qp – Faire une queue de poisson à un automobiliste qui vous a gêné.
16. Vj – Le jour, dépasser la vitesse permise sur route.
17. P.obl – Obliger un autre automobiliste à vous laisser passer lorsqu'on a la priorité.
18. A.p.r – Conduire pour rentrer chez soi lorsqu'on a bien bu au cours d'un petit repas entre amis.
19. Dj – Dépasser lorsqu'on estime que « ça passera juste ».
20. P.rf.l – Ne pas céder la priorité à un carrefour lorsque l'autre automobiliste qui arrive à votre droite ne roule pas très vite.
21. S.2R – En ville, serrer un peu les cyclistes ou les deux roues qui ne tiennent pas leur droite.
22. D.pr – Sur route, suivre de près l'automobiliste qui vous précède avant de pouvoir le dépasser.
23. Va – Rouler plus vite qu'il n'est permis dans une agglomération.
24. Al – Conduire avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à ce qui est permis.

**ANNEXE N° 2**

**COMPOSITION DE L'ECHANTILLON**

**Répartition de l'échantillon**  
**Effectif total : 1 032 conducteurs**

● **Selon l'âge et le sexe**

**SEXE**

1. hommes	801	77,6 %
2. femmes	231	22,4 %
	(1 032)	

**AGE**

1. 18 à 21 ans	126	12,2 %
2. 22 à 35 ans	457	44,3 %
3. 36 à 55 ans	232	22,5 %
4. 56 à 65 ans	109	10,6 %
5. plus de 65 ans	(1 031)	

**AGE et SEXE**

1. hommes, 18 à 21 ans	101	9,8 %
2. hommes, 22 à 35 ans	337	32,7 %
3. hommes, 36 à 55 ans	175	17 %
4. hommes, 56 à 65 ans	95	9,2 %
5. hommes, plus de 65 ans	93	9 %
6. femmes, 18 à 21 ans	25	2 %
7. femmes, 22 à 35 ans	120	11,6 %
8. femmes, 36 à 55 ans	57	5,5 %
9. femmes, 56 à 65 ans	14	1,4 %
10. femmes, plus de 65 ans	14	1,4 %
	(1 031)	

● **Selon certains critères d'exposition au risque**

**HABITATION/AGGLOMÉRATION**

1. < 2 000 hab.	299	29 %
2. 2 à 10 000 hab.	109	10,6 %
3. 10 à 50 000 hab.	97	9,4 %
4. 50 à 200 000 hab.	156	15,1 %
5. > 200 000 hab.	210	20,3 %
6. Agglomération parisienne	161	15,6 %
	(1 032)	

## ANCIENNETE DU PERMIS

1. < 1 an		19	1,9 %
2. 1 à 3 ans		124	12,1 %
3. 3 à 10 ans		313	30,5 %
4. > 10 ans		571	55,5 %
		(1 028)	

## PORT DE LUNETTES

	. travailler/lire		. conduire	
1. jamais	664	58,5 %	745	72,3 %
2. rarement à souvent	118	11,4 %		
3. toujours	310	30,1 %	285	27,7 %
	(1 032)			

## KILOMÉTRAGE ANNUEL

1. 5 000 km		86	8,3 %
2. 5 à 10 000 km		301	29,2 %
3. 10 à 20 000 km		431	41,8 %
4. 20 à 40 000 km		177	17,1 %
5. 40 000 km		37	3,6 %
		(1 032)	

## TYPE DE PARCOURS

1. surtout ville		277	26,9 %
2. ville et route		346	33,6 %
3. route, aussi ville		295	28,6 %
4. route		112	10,9 %

## TRAJETS DE JOUR

	. domicile-travail		. autres déplacements professionnels	
1. régulièrement	525	51,1 %	266	26,2 %
2. de temps en temps rarement	137	13,4 %	173	17 %
3. jamais	365	35,5 %	577	56,8 %
	(1 027)		(1 016)	

	. achats-courses		. sorties	
1. régulièrement	617	59,8 %	455	44,2 %
2. de temps en temps	284	27,6 %	383	37,2 %
3. rarement ou jamais	130	12,6 %	192	18,6 %
	(1 031)		(1 030)	

	. école		
1. régulièrement, de temps en temps ou rarement	234	23,3 %	
2. jamais	772	76,4 %	
	(1 006)		

	. week-end	
1. régulièrement	450	43,7 %
2. de temps en temps	277	26,9 %
3. rarement ou jamais	304	29,5 %
	(1 031)	

### TRAJETS DE NUIT

	. trajets courts		. longs parcours	
1. souvent	318	30,9 %	155	15,0 %
2. de temps en temps	420	40,8 %	261	25,3 %
3. rarement	206	20 %	343	33,2 %
4. jamais	86	8,4 %	273	26,5 %
	(1 030)		(1 032)	

	. week-end		. vacances	
1. souvent	152	14,7 %	162	15,7 %
2. de temps en temps	267	25,9 %	244	23,7 %
3. rarement	290	28,1 %	222	21,6 %
4. jamais	322	31,2 %	401	39 %
	(1 031)			

### • Selon les caractéristiques du véhicule

#### PUISSANCE

1. ≤ 4 CV	176	17,1 %
2. 5 à 6 CV	312	30,2 %
3. 7 CV	340	32,9 %
4. 8 à 10 CV	139	13,5 %
5. > 11 CV	65	6,3 %

#### MARQUE

1. Renault	378	36,6 %
2. Peugeot	167	16,2 %
3. Citroën	172	16,7 %
4. Talbot-Simca	91	8,8 %
5. Etrangère	224	21,7 %
	(1 032)	

#### GAMME

1. Bas de gamme inférieure	111	10,8 %
2. Bas de gamme supérieure	196	19 %
3. Milieu de gamme inférieure	245	23,7 %
4. Milieu de gamme supérieure	289	28 %
5. Haut de gamme inférieure	132	12,8 %
6. Haut de gamme supérieure	19	1,8 %
7. Autre	40	3,9 %

## ACHAT

1. Neuf	179	17,3 %
2. Occasion	607	58,8 %
3. Mixte	246	23,8 %

## ENTRETIEN

1. Garage régulièrement	535	52,1 %
2. Garage pour révisions	180	17,5 %
3. Garage en cas de panne	156	15,2 %
4. Soi-même	156	15,2 %
	(1 027)	

## TYPE D'ASSURANCE

1. Au tiers	214	21,1 %
2. Tierce collision	255	25,1 %
3. Tous risques	547	53,8 %

• Selon les opinions relatives à l'automobile

## CONFORT

1. Beaucoup	334	32,4 %
2. Assez	504	48,9 %
3. Pas tellement, aucun	193	18,7 %
	(1 031)	

## CONSOMMATION D'ESSENCE

1. Beaucoup	804	78 %
2. Assez à aucune	227	22 %
	(1 031)	

## NERVOSITÉ

1. Beaucoup	329	31,9 %
2. Assez	386	37,5 %
3. Pas tellement, aucune	315	30,6 %

## LIGNE ESTHÉTIQUE

1. Beaucoup	166	16,1 %
2. Assez	383	37,1 %
3. Pas tellement	360	34,9 %
4. Aucune	122	11,8 %
	(1 031)	

### TENUE DE ROUTE

1. Beaucoup	893	86,7 %
2. Assez à aucune	137	13,3 %
	(1 030)	

### FREINAGE

1. Beaucoup	967	93,7 %
2. Assez à aucun	65	6,3 %
	(1 032)	

### PROTECTION EN CAS D'ACCIDENT

1. Beaucoup	838	81,8 %
2. Assez à aucune	187	18,2 %
	(1 025)	

### MANIABILITÉ

1. Beaucoup	718	69,9 %
2. Assez à aucune	309	30,1 %
	(1 027)	

### VITESSE DE POINTE

1. Beaucoup	135	13,1 %
2. Assez	318	30,9 %
3. Pas tellement	451	43,9 %
4. Aucune	124	12,1 %
	(1 028)	

### ENCOMBREMENT

1. Beaucoup	260	25,3 %
2. Assez	447	43,5 %
3. Pas tellement, aucun	321	31,2 %
	(1 028)	

### BUDGET FAMILIAL (selon l'ordre d'importance)

1. Vacances loisirs	151	15,1 %
2. Logement	96	9,6 %
3. Voiture	226	22,6 %
4. Equipement-maison	139	13,9 %
5. Alimentation	124	12,4 %
6. Habillement	243	24,2 %
7. Autre	23	2,3 %
	(1 002)	

• Selon les caractéristiques individuelles

**ETAT CIVIL**

1. Célibataire	267	25,9 %
2. Marié	711	68,9 %
3. Veuf, séparé, divorcé	54	5,2 %
	(1 032)	

**CHEF DE FAMILLE**

1. Oui	698	67,6 %
2. Non	334	32,4 %
	(1 032)	

**NOMBRE D'ENFANTS**

1. 0	581	56,5 %
2. 1	176	17,1 %
3. 2	176	17,1 %
4. 3 et plus	96	9,3 %
	(1 029)	

**NIVEAU D'ÉTUDES**

1. Primaire	246	23,9 %
2. Secondaire	231	22,4 %
3. Technique, commercial	298	28,9 %
4. Supérieur	256	24,8 %
	(1 031)	

**PROFESSION**

**CATÉGORIE**

1. Agriculteurs	48	4,7 %
2. Inactifs	182	17,6 %
3. Ouvriers, personnel de service	109	10,6 %
4. Cadres moyens	577	55,9 %
5. Cadres supérieurs	101	9,8 %
6. Patrons de l'industrie et du commerce	15	1,4 %
	(1 032)	

**STATUT**

1. A son compte	150	14,6 %
2. Privé	440	42,8 %
3. Public	258	25,1 %
4. Inactifs	180	17,5 %
	(1 029)	

## NOMBRE D'EMPLOIS SUCCESSIFS

1. 1	634	61,4 %
2. 2	101	9,8 %
3. 3 et plus	48	4,7 %
4. Non actifs	249	24,1 %

## NIVEAU DE SATISFACTION ACTUEL

1. Très satisfait	191	18,9 %
2. Plutôt satisfait	515	50,9 %
3. Ni satisfait, ni mécontent	129	12,8 %
4. Plutôt mécontent	128	12,7 %
5. Très mécontent	48	4,8 %
	(1 011)	

### • Selon les opinions politiques et religieuses

## POLITIQUE

### *INTÉRÊT POUR LA POLITIQUE*

1. Beaucoup	185	18,1 %
2. Un peu	361	35,3 %
3. Très peu	219	21,4 %
4. Pas du tout	257	25,2 %
	(1 022)	

### *TENDANCE POLITIQUE*

1. Gauche et extrême gauche	252	24,5 %
2. Centre gauche	223	21,6 %
3. Centre	350	34 %
4. Droite	205	19,9 %
	(1 030)	

## RELIGION

### *PRATIQUE RELIGIEUSE*

1. Praticants	185	17,9 %
2. Non pratiquants	669	64,8 %
3. Sans religion/refus de répondre	178	17,2 %
	(1 032)	

### *RELIGION*

1. Catholique	833	80,7 %
2. Protestant	22	2,1 %
3. Autre religion	21	2 %
4. Sans religion	156	15,1 %

● Selon les opinions concernant la répression

• SANCTIONS PRÉCONISÉES (envers les responsables d'ACCIDENT(S) MATERIEL(S))

*SUPPRIMER BONUS*

1. Oui	672	65,1 %
2. Non	360	34,9 %
	(1 032)	

*FORTE AMENDE*

1. Oui	342	33,1 %
2. Non	690	66,9 %
	(1 032)	

*AVERTISSEMENT*

1. Oui	852	82,6 %
2. Non	180	17,4 %
	(1 032)	

*PRIME D'ASSURANCE*

1. Oui	556	53,9 %
2. Non	476	46,1 %
	(1 032)	

*SUSPENSION*

1. Oui	311	30,1 %
2. Non	721	69,9 %
	(1 032)	

• SANCTIONS PRÉCONISÉES (envers les responsables d'ACCIDENT(S) GRAVE(S))

*AUGMENTER PRIME D'ASSURANCE*

1. Oui	800	77,5 %
2. Non	232	22,5 %
	(1 032)	

*FORTE AMENDE*

1. Oui	787	76,3 %
2. Non	245	23,7 %
	(1 032)	

*SUSPENSION DU PERMIS*

1. Oui	927	89,8 %
2. Non	105	10,2 %
	(1 032)	

**COMMISSION MÉDICALE**

1. Oui	928	89,9 %
2. Non	104	10,1 %
	(1 032)	

**RETRAIT PERMIS JUSQU'A RÉÉDUCATION**

1. Oui	795	77 %
2. Non	237	23 %
	(1 032)	

**PRISON**

1. Oui	124	12 %
2. Non	908	88 %
	(1 032)	

**UTILISATION DU VÉHICULE SI SUSPENSION**

1. Sous aucun prétexte	615	60,1 %
2. Exceptionnellement	378	36,9 %
3. Autres cas	31	3 %
	(1 024)	

**ANNEXE N° 3**

**TABLE DE RECODIFICATION DES VARIABLES  
DU QUESTIONNAIRE**

Les questions n'ayant pas nécessité une recodification ne figurent pas dans cette annexe.

## Département

2 recodifications :

DEPUDA = recodification "U.D.A."

- 1 = Paris + Région Parisienne
- 2 = Nord
- 3 = Est
- 4 = Bassin Parisien
- 5 = Ouest
- 6 = Sud-Ouest
- 7 = Sud-Est
- 8 = Méditerranée

DEPEXP = recodification selon un critère d'exposition au risque\*

- 1 = Groupe I
- 2 = Groupe II A
- 3 = Groupe II B
- 4 = Groupe III
- 5 = Groupe IV
- 6 = Groupe V
- 7 = Groupe VI
- 8 = Groupe VII

## Catégorie d'agglomération

- CATAG
- 1 = communes rurales et de moins de 2 000 habitants
  - 2 = 2 000 - 10 000 habitants
  - 3 = 10 000 - 50 000 habitants
  - 4 = 50 000 - 200 000 habitants
  - 5 = plus de 200 000 habitants
  - 6 = Agglomération parisienne

## Q1 - "Problèmes de société"

2 recodifications

### 1) Cité en premier : Q1P

- Q1P1 : pollution
- Q1P2 : précipitation - surmenage - bruit - encombrements de la circulation
- Q1P3 : accidents de la route
- Q1P4 : manque de civisme
- Q1P5 : drogue plus pornographie
- Q1P6 : violence
- Q1P7 : alcoolisme
- Q1P8 : manque de tolérance

Code :

- 1 : cité en premier
- 2 : non cité en premier

### 2) Cité dans les trois premiers

variable Q1TP  
même codification que ci-dessus.

\* Classification - établie à l'ONSER par H. FONTAINE

Q2 - Jugements concernant les fonctions et l'agrément de l'activité de conduite

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas d'accord du tout
1 - Conduire est pour moi un plaisir .....	1	2	3	4 3
2 - Si j'avais temps et argent, j'aimerais participer à des rallyes .....	1	2	3 2	4 3
3 - J'aime prendre des petites routes de campagne pour admirer le paysage .....	1	2	3	4 3
4 - Le confort, c'est ce qui compte le plus dans une voiture .....	1	2	3	4 3
5 - La voiture permet d'être indépendant .....	1	2	3	4 3
6 - Conduire m'est plutôt pénible .....	1	2	3	4 3
7 - En voiture, j'ai l'impression d'être chez moi .....	1	2	3	4
8 - Il est agréable d'écouter la radio en voiture .....	1	2	3	4 3
9 - La ligne d'une voiture est très importante pour moi .....	1	2	3	4
10 - J'aime rouler vite et sportivement sur des routes en lacet .....	1	2 1	3 2	4 3
11 - L'auto, c'est un moyen de transport, sans plus .....	1	2	3	4 3
12 - Je prête facilement ma voiture .....	1	2	3	4
13 - Je suis malheureux quand, quelqu'un heurte ou cabosse même un peu ma voiture .....	1	2	3	4
14 - Ce que je demande d'abord à ma voiture, c'est de ne pas me coûter trop d'argent .....	1	2	3	4 3

**Q3 – Importance accordée aux caractéristiques du véhicule**

(10 items notés Q31T1 à Q31T10)

	Beaucoup d'importance	Assez d'importance	Pas tellement d'importance	Aucune importance	
1 – Confort .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	3
2 – Faible consommation d'essence .....	1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	2
3 – Nervosité .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	3
4 – Ligne esthétique .....	1	2	3	4	
5 – Tenue de route .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	2
6 – Freinage .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	2
7 – Protection en cas d'accident .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	2
8 – Maniabilité .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	2
9 – Vitesse de pointe .....	1	2	3	4	
10 – Encombrement .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	3

**Q4 = Modèle de voiture**

2 recodifications

1) Marque

- 1 = Renault
- 2 = Peugeot
- 3 = Citroën
- 4 = Talbot
- 5 = Autres

2) Gamme (variable établie à partir de Q4, Q5, Q6, et Q7)

- 1 = Bas de gamme inférieure
- 2 = Bas de gamme supérieure
- 3 = Milieu de gamme inférieure
- 4 = Milieu de gamme supérieure
- 5 = Haut de gamme inférieure
- 6 = Haut de gamme supérieure
- 7 = Autres non classés

**Q6 = Nombre de portes de la voiture**

- 1 = 2 portes ou 2 portes plus hayon
- 2 = 4 portes
- 3 = 4 portes plus hayon

**Q7 = Puissance fiscale**

- 1 = moins de 4 CV
- 2 = 5 ou 6 CV
- 3 = 7 CV
- 4 = 8 ou 9 ou 10 CV
- 5 = 11 CV et plus

**Q8 = Achat d'une voiture**

- 1 = neuve
- 2 = d'occasion

**Q9 = Entretien**

- 1 - J'amène régulièrement ma voiture au garage pour la révision générale et les opérations d'entretien courantes (vidange, vérification des niveaux, changement et réglage des bougies, etc...).
- 2 - J'amène régulièrement ma voiture au garage pour la révision générale. Je fais moi-même les opérations d'entretien courantes.
- 3 - J'amène ma voiture au garage uniquement quand quelque chose ne va pas .....
- 4 - Je m'occupe moi-même de l'entretien de ma voiture .....
- 5 - Autre .....

**Q10 = Utilisation du véhicule**

(6 items notés Q10IT1 à Q10IT6)

	Régulière ment	De temps en temps	Rarement	Jamais
1 pour aller de votre domicile à votre lieu de travail .....	[1]	[2] [3]	2	[4] 3
2 pour vos déplacements professionnels autres que domicile-travail .....	[1]	[2] [3]	2	[4] 3
3 pour aller faire des achats, des courses .....	[1]	[2]	[3] [4]	3
4 pour conduire les enfants à l'école ...	[1] [2]	[3]	1	[4] 2
5 pour sortir, voir des amis, aller au cinéma, au spectacle .....	[1]	[2]	[3] [4]	3
6 pour aller en week-end .....	[1]	[2]	[3] [4]	3

**Q11 = Fréquence des trajets de nuit**

(4 items notés Q11IT1 à Q11IT4)

	Souvent	De temps en temps	Rarement	Jamais
1 pour des trajets courts . . . . .	1	2	3	4
2 pour effectuer de longs parcours . . . . .	1	2	3	4
3 pendant les week-ends . . . . .	1	2	3	4
4 pour aller en vacances ou en revenir . . . . .	1	2	3	4

**Q12 = Kilométrage annuel parcouru**

(2 recodifications)

**Q12R1**

- 1 : < 5 000 km
- 2 : 5 000 ≤ km < 20 000
- 3 : ≥ 20 000 km

**Q12R2**

- 1 : < 5 000 km
- 2 : 5 000 ≤ km ≤ 10 000
- 3 : 10 000 ≤ km ≤ 20 000
- 4 : 20 000 ≤ km ≤ 40 000
- 5 : > 40 000

**Q13 = Type de parcours effectué**

- Code 1 { . . . presque uniquement en ville . . . . .
- { . . . surtout en ville, mais aussi sur route . . . . .
- 2 . . . à peu près autant en ville que sur route . . . . .
- 3 . . . surtout sur route, mais aussi en ville . . . . .
- 4 . . . presque uniquement sur route . . . . .

**Q14 = Utilisateur principal de . . . voitures ces 5 dernières années**

- Code 1 . . . 1 voiture . . . . .
- 2 . . . 2 voitures . . . . .
- 3 { . . . 3 voitures . . . . .
- { . . . 4 voitures . . . . .
- { . . . 5 voitures ou plus . . . . .

**Q15 = Achat de voitures**

- Code 1 = neuves seulement
- 2 = d'occasion seulement
- 3 = mixte

**Q16 = Affiliation à un groupement d'usagers de la route**

- Code 1 = Oui
- 2 = Non

**Q18 = « Liste-test » des pratiques habituelles de conduite**

(24 comportements notés Q18C1 à Q18C24)

**Q19 = Jugements portant sur la gravité de divers comportements du conducteur**

(9 items notés Q19IT1 à Q19IT9)

	Pas grave du tout	Plutôt pas grave	Plutôt grave	Vraiment très grave
1 Dépasser la charge permise du véhicule, en poids ou en nombre de passagers . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
2 Circuler avec des pneus usagés . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
3 Conduire de temps en temps avant d'avoir obtenu le permis . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
4 Ne pas faire vérifier régulièrement l'état des freins de son véhicule . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5 Conduire un véhicule non assuré . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
6 Ne pas vérifier systématiquement le bon fonctionnement des feux et des clignotants de son véhicule . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
7 Circuler à bord d'une voiture dont on a oublié les papiers à la maison . . . . .	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
8 Ne pas s'arrêter si l'on a heurté un véhicule ou provoqué des dégâts sans importance . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
9 Passer près d'un accident qui vient de se produire sans s'arrêter si on n'est pas sûr que ce soit vraiment utile . . . . .	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

**Q20 = Attitude adoptée en cas de suspension du permis de conduire**

- 1 = n'utiliserait sa voiture sous aucun prétexte
- 2 = l'utiliserait dans des circonstances vraiment exceptionnelles
- 3 = utiliserait sa voiture dans d'autres cas  
("pas d'autre moyen de transport" ou "chaque fois que cela rend service").

**Q21 = Sanctions jugées utiles envers un conducteur responsable d'au moins trois accidents matériels dans les deux dernières années**

	OUI	NON
1 Lui supprimer son bonus . . . . .	1	2
2 Lui infliger une forte amende . . . . .	1	2
3 Lui donner un avertissement . . . . .	1	2
4 Augmenter sa prime d'assurance . . . . .	1	2
5 Suspendre momentanément son permis de conduire . . . . .	1	2

(Les non-réponses sont ventilées)

**Q22 = Sanctions à prendre envers un conducteur ayant provoqué plusieurs accidents graves (blessés ou tués)**

		OUI	NON
1	Augmenter nettement sa prime d'assurance .....	1	2
2	Lui infliger une très forte amende .....	1	2
3	Suspendre pour plusieurs mois son permis de conduire .....	1	2
4	Le faire passer devant une Commission médicale qui jugera s'il est capable ou non de conduire .....	1	2
5	Lui retirer son permis de conduire jusqu'à ce qu'il ait terminé un programme de rééducation pour conducteurs dangereux .....	1	2
6	Le mettre quelque temps en prison .....	1	2

Les non-réponses sont ventilées

**Q23 = Autres mesures préconisées**

- 1 = aucune
- 2 = non précisé
- 3 = retrait du permis (à vie ou jusqu'au nouvel examen)
- 4 = mesures "éducatives"

**Q24 = Lecture des quotidiens**

11 Journaux notés Q24A1 à Q24A11

- 1 Le Parisien Libéré .....
- 2 Le Monde .....
- 3 L'Humanité .....
- 4 France-Soir .....
- 5 Le Figaro .....
- 6 La Croix .....
- 7 L'Aurore .....
- 8 Le Matin .....
- 9 L'Equipe .....
- 10 Paris-Turf .....
- 11 Un quotidien de votre région .....

Codes :

- 1 = oui
- 2 = non

Q24B1 à Q24B11 : code de fréquence du questionnaire.

**Q26 = Lecture hebdomadaires**

(19 items notés Q26A1 à Q26A19)

- 1 ELLE .....
- 2 Femme d'Aujourd'hui .....
- 3 Le Journal du Dimanche .....
- 4 L'Humanité Dimanche .....
- 5 V.S.D. ....
- 6 L'Express .....
- 7 Le Point .....
- 8 Le Nouvel Observateur .....
- 9 Paris Match .....
  
- 10 La Vie .....
- 11 Valeurs Actuelles .....
- 12 Qui ? Police .....
- 13 Le Meilleur .....
- 14 Week-End .....
- 15 L'Argus de l'Automobile et ces  
locomotions .....
  
- 16 Moto Journal .....
- 17 Moto Verte .....
- 18 Moto Revue .....
- 19 Dimanche Turf - Dimanche Sport .

Codes :

1 = oui

2 = non

Q26B1 à Q26B11 : Code de fréquence du questionnaire

**Q27 = Lecture régulière d'autres hebdomadaires**

1 = oui

2 = non

**Q28 = Lecture de mensuels**

(15 items notés Q28A1 à Q28A15)

- 1 Pilote .....
- 2 Lui .....
- 3 50 Millions de Consommateurs ...
- 4 La Prévention Routière .....
- 5 Trafic Auto-Moto .....
- 6 L'Automobile .....
- 7 Touring .....
- 8 Sport-Auto .....
- 9 Action Automobile .....
- 10 Grand Prix International .....
- 11 Echappement .....
- 12 L'Auto-Journal .....
- (Attention, utiliser sur la fréquence*  
    *"tous les 15 jours")*
- 13 Nouveau Guide Gault et Millau ...
- 14 La Table et La Route .....
- 15 Santé Magazine .....

Code :

- 1 = oui
- 2 = non

Q28B1 à Q28B15 : Code de fréquence du questionnaire.

**Q29 = Lisez-vous régulièrement d'autres mensuels**

- 1 = oui
- 2 = non

**Q30 = type d'assurance souscrit**

- 1 = Au Tiers
- 2 = Tierce collision
- 3 = Tous risques

**Q31 = Garanties complémentaires**

- Q311 - Responsabilité civile du conducteur
- Q312 - Assurance individuelle complémentaire
- Q313 - Autre assurance non indiquée
- Q314 - Assurance conducteur-passager
- Q315 - Vol
- Q316 - Incendie
- Q317 - Bris de glace
- Q318 - Autre

Code :

1 = oui

2 = non

**Q32 = Bilan des accidents au cours des 3 dernières années**

2 recodifications

**Q32A = nombre total d'accidents**

code 1 = 0

code 2 = 1

code 3 = 2

code 4 = 3 ou plus

**Q32G = gravité maximale**

(code 1 = pas d'accident)

code 2 = simple accrochage

code 3 = accident matériel

code 4 = accident corporel

**Q33 = Bilan des contrôles et des infractions au cours des 3 dernières années**

2 recodifications

**Q33G = infraction maximale**

code 1 = ni emmené au poste ni contrôlé

code 2 = contrôlé ou emmené au poste

code 3 = amende sans suspension de permis

code 4 = suspension du permis de conduire

**Q33 I = nombre d'infractions sanctionnées (amendes et suspensions)**

code 1 = 0

code 2 = 1

code 3 = 2

code 4 = 3 ou plus

**Q33 T = bilan total des infractions et des accidents**

code 1 = 0

code 2 = 1

code 3 = 2

code 4 = 3 ou plus

## Caractéristiques individuelles

### RS1 = Sexe

- 1 = homme
- 2 = femme

### RS2 = Age

- Code 1 = 18 - 21 ans
- Code 2 = 22 - 35 ans
- Code 3 = 36 - 55 ans
- Code 4 = 56 - 65 ans
- Code 5 = 65 ans et plus

### RS2B = Age x Sexe

- 1 = homme 18 - 21 ans
- 2 = homme 22 - 35 ans
- 3 = homme 36 - 55 ans
- 4 = homme 56 - 65 ans
- 5 = homme > 65 ans
- 6 = femme 18 - 21 ans
- 7 = femme 22 - 35 ans
- 8 = femme 36 - 55 ans
- 9 = femme 56 - 65 ans
- 10 = femme > 65 ans

### RS3A = ancienneté du permis

- RS3A1 = véhicule tourisme
- RS3A2 = moto
- RS3A3 = poids lourds
- RS3A4 = transports en commun

Code :

- 1 = moins d'un an
- 2 = 1 à 3 ans
- 3 = 3 à 10 ans
- 4 = 10 ans et plus

### RS3P = possession du permis

- RS3P1 = Véhicule léger
- RS3P2 = moto
- RS3P3 = poids lourds
- RS3P4 = transport en commun

Code :

- 1 = oui
- 2 = non

**RS4 = Port de lunettes**

RS4TL = *pour travailler ou lire*

- 1 = jamais
- 2 = rarement à souvent
- 3 = toujours

RS4CD = *pour conduire*

- 1 = jamais
- 2 = rarement à toujours

**RS5 = situation de famille**

- 1 = célibataire
- 2 = marié ou vivant maritalement
- 3 = veuf, séparé, divorcé

**RS6 = nombre d'enfants à charge**

- 1 = pas d'enfant à charge
- 2 = 1 enfant
- 3 = 2 enfants
- 4 = 3 enfants et plus

**RS7 = activité professionnelle**

- 1 = oui
- 2 = non chômage
- 3 = non

**RS8A = profession**

- 1 = agriculteurs
- 2 = retraités – inactifs
- 3 = ouvriers – personnel de service
- 4 = cadres moyens – maîtrise – employés
- 5 = cadres supérieurs – professions libérales
- 6 = patrons de l'industrie et du commerce

**RS8B = nature d'activité professionnelle**

- 1 = travaille à son compte
- 2 = salarié secteur privé
- 3 = salarié secteur public
- 4 = non salarié étudiant-milit. contingent
- 5 = inactif ou retraité

**RS10** = nombre d'emplois successifs ; stabilité professionnelle

- 1 = 1 emploi
- 2 = 2 emplois
- 3 = 3 emplois
- 4 = 4 emplois et plus
- 5 = non réponse

} au cours des 3 dernières années

**RS11** = appréciation de la situation actuelle

- 1 = très satisfait
- 2 = plutôt satisfait
- 3 = ni satisfait ni mécontent
- 4 = plutôt mécontent
- 5 = très mécontent

**RS12** = chef de famille

- 1 = oui
- 2 = non

**RS14R** = activité professionnelle du chef de famille

- 1 = chef de famille exerçant une profession (y compris chômeur)
- 2 = chef de famille sans profession
- 3 = autre dont le chef de famille exerce une profession (y compris chômeur)
- 4 = autre dont le chef de famille est sans profession

**RS17** = niveau d'études

- 1 = école primaire
- 2 = école secondaire (CES - CEG - Lycée)
- 3 = école technique commerciale (CET, CEC)
- 4 = école supérieure spécialisée, université ou grande école.

**RS18** = opinion politique

- 1 = gauche et extrême gauche
- 2 = centre gauche
- 3 = centre
- 4 = droite

**RS19 = intérêt pour la politique**

- 1 = beaucoup
- 2 = un peu
- 3 = très peu
- 4 = pas du tout

**RS20 = religion**

- 1 = catholique
- 2 = protestant
- 3 = autre religion
- 4 = sans religion ou refus de répondre

**RS21 = pratique religieuse**

- 1 = oui
- 2 = non

**RS22 = Priorités budgétaires**

2 recodifications :

**RS22P = citée en premier**

- RS22P1 = vacances — loisirs
- RS22P2 = logement
- RS22P3 = voiture
- RS22P4 = équipement maison
- RS22P5 = alimentation
- RS22P6 = habillement
- RS22P7 = autre

Code :

- 1 = oui
- 2 = non

**RS22TP = citée dans les 3 premiers**

RS22TP1 à RS22TP7 — codes 1 (oui) — 2 (non)

**RS23 = communique son numéro de police d'assurance.**

- 1 = oui
- 2 = non

**ANNEXE N° 4**

**TABLEAUX CROISANT LE BILAN GLOBAL  
(TOTAL DES INFRACTIONS et ACCIDENTS DÉCLARÉS)**

**AVEC CERTAINES VARIABLES CARACTÉRISTIQUES DES CONDUCTEURS**

Nous ne faisons pas figurer dans cette annexe tous les tableaux correspondant aux variables significativement corrélées avec le bilan global, mais seulement ceux qui nous ont paru illustrer des liaisons peu fréquemment examinées.

Annexe 4 – Tableau n° 1

Intérêt pour la politique

		beaucoup	un peu	très peu	pas du tout	total
bilan global	0	73	171	123	139	506
		7.24	16.96	12.20	13.79	50.20
		14.43	33.79	24.31	27.47	
		40.33	47.90	56.94	54.72	
	1	47	72	35	49	203
		4.66	7.14	3.47	4.86	20.14
23.15		35.47	17.24	24.14		
25.97		20.17	16.20	19.29		
2	28	58	32	41	159	
	2.78	5.75	3.17	4.07	15.77	
	17.61	36.48	20.13	25.79		
	15.47	16.25	14.81	16.14		
3 et plus	33	56	26	25	140	
	3.27	5.56	2.58	2.48	13.89	
	23.57	40.00	18.57	17.86		
	18.23	15.69	12.04	9.84		
total	181	357	216	254	1008	
	17.96	35.42	21.43	25.20	100.00	

Note : Pour tout tableau, chaque case contient 4 chiffres, soit successivement :

- la fréquence des réponses
- le pourcentage
- le pourcentage - ligne
- le pourcentage - colonne

## Annexe 4 – Tableau n° 2

## Religion

	catholique	protestant	autre religion	sans religion et n.or.	total
0	440 43.22 86.11 53.40	11 1.08 2.15 50.00	8 0.79 1.57 38.10	52 5.11 10.18 34.44	511 50.20
1	163 16.01 79.51 19.78	3 0.29 1.46 13.64	4 0.39 1.95 19.05	35 3.44 17.07 23.18	205 20.14
2	127 12.48 78.40 15.41	5 0.49 3.09 22.73	3 0.29 1.85 14.29	27 2.65 16.67 17.88	162 15.91
3 et +	94 9.23 67.14 11.41	3 0.29 2.14 13.64	6 0.59 4.29 28.57	37 3.63 26.43 24.50	140 13.75
total	824 80.94	22 2.16	21 2.06	151 14.83	1016 100.00

bilan global

Annexe 4 – Tableau n° 3

Port de lunettes pour travailler ou lire

bilan global

	jamais	rarement à souvent	toujours	total
0	279 27.41 54.60 46.97	62 6.09 12.13 53.91	170 16.70 33.27 55.02	511 50.20
1	116 11.39 56.59 19.53	24 2.36 11.71 20.87	65 6.39 31.71 21.04	205 20.14
2	99 9.72 61.11 16.97	20 1.96 12.35 17.39	43 4.22 26.54 13.92	162 15.91
3 et +	100 9.32 71.43 16.84	9 0.88 6.43 7.83	31 3.05 22.14 10.03	140 13.75
total	594 58.35	115 11.30	309 30.35	1018 100.00

Annexe 4 – Tableau n° 4

Fréquence des déplacements domicile – travail

	régulièrement	rarement ou de temps en temps	jamais	total
0	233	59	217	509
	23.00	5.82	21.42	50.25
	45.78	11.59	42.63	
	45.16	44.03	59.78	
1	85	39	80	204
	8.39	3.85	7.90	20.14
	41.67	19.12	39.22	
	16.47	29.10	22.04	
2	95	20	45	160
	9.38	1.97	4.44	15.79
	59.38	12.50	28.13	
	18.41	14.93	12.40	
3 et +	103	16	21	140
	10.17	1.58	2.07	13.82
	73.57	11.43	15.00	
	19.96	11.94	5.79	
total	516	134	363	1013
	50.94	13.23	35.83	100.00

bilan global

Annexe 4 – Tableau n° 4 bis

Fréquence des déplacements professionnels (autres que domicile – travail)

bilan global

	régulière- ment	rarement ou de temps en temps	jamais	total
0	107 10.68 21.36 41.15	80 7.98 15.97 46.78	314 31.34 62.67 54.99	501 50.00
1	55 5.49 27.23 21.15	33 3.29 16.34 19.30	114 11.38 56.44 19.96	202 20.16
2	44 4.39 27.50 16.92	32 3.19 20.00 18.71	34 8.38 52.50 14.71	160 15.97
3 et +	54 5.39 38.85 20.77	26 2.59 18.71 15.20	59 3.89 42.45 10.33	139 13.87
total	260 25.95	171 17.07	571 56.99	1002 100.00

Annexe 4 – Tableau n° 5

Fréquence des courts trajets de nuit

bilan global

	souvent	de temps en temps	rarement	jamais	total
0	132 12,99 25,88 42.17	205 20,18 40.20 49.64	122 12,01 23.92 59.51	51 5.02 10.00 60.00	510 50.20
1	58 5.71 28.29 18.53	87 8.56 42.44 21.07	43 4.23 20.98 20.98	17 1.67 8.29 20.00	205 20.18
2	66 6.50 40.74	68 6.69 41.98	19 1.87 11.73	9 0.89 5.56	162 15.94 10.59
3 et +	57 5.61 41.01 18.21	53 5.22 38.13 12.83	21 2.07 15.11 10.24	8 0.79 5.76 9.41	139 13.68
total	313 30.81	413 40.65	205 20.18	85 6.37	1016 100.00

Annexe 4 – Tableau n° 5 bis

Fréquence des longs parcours de nuit

	souvent	de temps en temps	rarement	jamais	total
0	60	119	156	176	511
	5.89	11.69	15.32	17.29	50.20
	11.74	23.29	30.53	34.44	
	39.74	46.12	46.15	64.94	
1	27	44	81	53	205
	2.65	4.32	7.96	5.21	16.14
	13.17	21.46	39.51	25.85	
	17.88	17.05	23.96	19.56	
2	31	50	57	24	162
	3.05	4.91	5.60	2.36	15.91
	19.14	30.86	35.19	14.81	
	20.53	19.38	16.86	8.86	
3 et +	33	45	44	18	140
	3.24	4.42	4.32	1.77	13.75
	23.57	32.14	31.43	12.86	
	21.85	17.44	13.02	6.64	
total	151	258	338	271	1018
	14.83	25.34	33.20	26.62	100.00

bilan global

Annexe 4 – Tableau n° 6

Communication du numéro de police d'assurance

bilan global

	oui	non	total
0	396 38.94 77.50 51.10	115 11.31 22.50 47.52	511 50.25
1	160 15.73 28.43 20.65	44 4.33 21.57 18.18	204 20.06
2	129 12.68 79.63 16.65	33 3.24 20.37 13.64	162 15.93
3 et +	90 8.85 64.29 11.61	50 4.92 35.71 20.66	140 13.77
total	775 76.20	242 23.80	1017 100.00

Annexe 4 – Tableau n° 7

Religion

		catholique	protestant	autre religion	sans religion (ou sans réponse)	total
Communication du numéro de police d'assurance	oui	648	17	13	103	781
		62.85	1.65	1.26	9.99	75.75
		82.97	2.18	1.66	13.19	
		77.79	77.27	61.90	68.45	
	non	185	5	8	52	250
		17.94	0.48	0.78	5.04	24.25
		74.00	2.00	3.20	20.80	
		22.21	22.73	38.10	33.55	
	total	833	22	21	155	1031
		80.80	2.13	2.04	15.03	100.00

**ANNEXE N° 5**

**CORRÉLATIONS DES VARIABLES DU QUESTIONNAIRE  
AVEC LE BILAN GLOBAL DES INFRACTIONS ET ACCIDENTS**

## ANNEXE 5

Liste des indices de corrélation des variables du questionnaire  
avec le bilan global des infractions et accidents

## LISTE N° 1

CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES	X <sup>2</sup> (d.l.)	P (≥ X <sup>2</sup> ) (en %)	φ
Sexe	19,9 (3)	00,02	0,138
Age	54,00 (12)	00,01	0,230
Etat civil	38,11 (6)	00,01	0,193
Enfants à charge	17,56 (9)	04,07	0,132
Activité professionnelle	30,80 (6)	00,01	0,174
Stabilité professionnelle	34,09 (12)	00,07	0,183
Niveau d'études	39,86 (12)	00,01	0,198
Degré de satisfaction globale	14,20 (12)	28,79	0,119
Opinion politique	4,95 (9)	83,79	0,070
Intérêt pour la politique	18,71 (9)	02,78	0,136
Religion	*31,49 (9)	00,02	0,176
Pratique religieuse	10,05 (3)	01,81	0,108
Communication du n° de police	13,04 (3)	00,45	0,113
Port de lunettes (travailler ou lire)	14,53 (6)	02,42	0,120
Port de lunettes (conduire)	3,98 (3)	26,35	0,063
Possession du permis (RS.3)			
Véhicule léger	* 0,99 (3)	80,29	0,031
Moto	6,18 (3)	10,30	0,078
Poids lourd	8,64 (3)	03,45	0,092
Transport en commun	5,19 (3)	15,80	0,071
Dépenses budgétaires (RS.22)			
1	2,82 (3)	41,98	0,053
2	4,22 (3)	23,86	0,064
3	13,07 (3)	00,45	0,113
4	4,46 (3)	21,58	0,066
5	5,49 (3)	13,90	0,073
6	3,72 (3)	29,33	0,060
7	6,27 (3)	09,90	0,099

\* signale que certaines cases du tableau ont moins de 5 individus.

## LISTE N° 2

VARIABLES D'UTILISATION DU VEHICULE	X <sup>2</sup> (d.l.)	P (≥ X <sup>2</sup> ) (en %)	φ
Type de déplacement (Q.10)			
1	56,04 (6)	00,01	0,235
2	23,28 (6)	00,07	0,152
3	9,46 (6)	14,91	0,096
4	0,84 (3)	84,11	0,029
5	19,72 (6)	00,31	0,139
6	13,57 (6)	03,49	0,115
Conduite de nuit (Q.11)			
1	30,19 (9)	00,04	0,172
2	63,59 (9)	00,01	0,229
3	62,82 (9)	00,01	0,249
4	37,31 (9)	00,01	0,192
Nombre de voitures (Q.14) (5 dernières années)			
	45,05 (6)	00,01	0,210
Type de réseau utilisé (Q.13)			
	14,63 (9)	10,16	0,120
Puissance fiscale			
	15,60 (12)	20,99	0,124
Neuf ou occasion (Q.15)			
	10,78 (3)	01,30	0,0130
Entretien (Q.9)			
	14,96 (9)	09,21	0,122
Affiliation à un groupe d'usagers (Q.16)			
	3,50 (3)	32,00	0,059
Assurance (Q.30)			
	5,07 (6)	53,47	0,071
Garanties complémentaires (Q.31)			
1	5,63 (3)	13,11	0,074
2	1,68 (3)	64,06	0,041
3	1,69 (3)	63,76	0,041
4	3,95 (3)	26,63	0,062
5	2,89 (3)	40,85	0,053
6	* 5,04 (3)	16,93	0,070
7	* 7,47 (3)	05,84	0,086
8	5,28 (3)	15,21	0,072

LISTE N° 3

VARIABLES D'ATTITUDE ENVERS LA SÉCURITÉ ET LA RÉGLEMENTATION ROUTIÈRE	$X^2$ (d.l)	P ( $\geq X^2$ ) (en %)	$\varphi$
<b>Jugements de gravité sur les comportements (Q.19)</b>			
1	12,42 (6)	05,31	0,111
2	*22,76 (6)	00,09	0,150
3	14,30 (6)	02,64	0,119
4	14,97 (6)	02,05	0,121
5	* 7,001 (6)	32,08	0,083
6	36,17 (6)	00,01	0,189
7	*24,55 (6)	00,04	0,156
8	14,58 (6)	02,38	0,120
9	7,77 (6)	25,53	0,088
<b>Attitude en cas de retrait de permis (Q.20)</b>			
	*43,96 (6)	00,01	0,209
<b>Sanctions pour accidents matériels (Q.21)</b>			
1	15,08 (3)	00,17	0,122
2	17,61 (3)	00,05	0,132
3	13,18 (3)	00,43	0,114
4	15,63 (3)	00,13	0,124
5	8,85 (3)	03,13	0,093
<b>Sanctions pour accidents graves (Q.22)</b>			
1	6,80 (3)	07,83	0,082
2	6,76 (3)	07,98	0,082
3	5,95 (3)	11,41	0,076
4	8,08 (3)	04,42	0,089
5	10,84 (3)	01,26	0,103
6	6,14 (3)	10,48	0,078

**ANNEXE N° 6**

**CORRÉLATIONS DES VARIABLES DU QUESTIONNAIRE  
AVEC LE REFUS DE COMMUNIQUER SON NUMÉRO DE POLICE D'ASSURANCE**

## Annexe 6

Liste des indices de corrélation de variables du questionnaire  
avec le refus de communiquer son numéro de police d'assurance

CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES	X <sup>2</sup> (d.l.)	P (≥X <sup>2</sup> ) (en %)	φ
Sexe	0,271 (1)	60,27	0,016
Age	11,27 (4)	02,36	0,105
État civil	5,14 (2)	07,63	5,14
Enfants à charge	0,74 (3)	86,40	0,027
Activité professionnelle	9,69 (2)	00,78	0,097
Stabilité professionnelle	7,78 (4)	09,99	0,087
Degré de satisfaction globale	5,51 (4)	23,90	0,074
Niveau d'études	3,71 (4)	44,60	0,060
Opinion politique	8,52 (3)	03,64	0,091
Intérêt pour la politique	8,63 (3)	00,346	0,092
Religion	11,40 (3)	00,97	0,105
Pratique religieuse	1,58 (1)	20,82	0,043
<b>VARIABLES D'UTILISATION DU VEHICULE</b>			
Assurance (Q.30)	0,846 (2)	65,52	0,029
Garanties complémentaires (Q.31)			
1	1,77 (1)	18,25	0,042
2	2,25 (1)	13,34	0,047
3	0,09 (1)	76,36	0,009
4	2,56 (1)	10,94	0,050
5	3,17 (1)	07,48	0,055
6	2,56 (1)	10,95	0,050
7	2,86 (1)	09,05	0,053
8	1,28 (1)	25,69	0,035

VARIABLES D'ATTITUDE ENVERS LA SECURITE ET LA REGLEMENTATION	X <sup>2</sup> (d.l.)	P(≥ X <sup>2</sup> )	φ
<b>Jugements de gravité sur les comportements (Q.19)</b>			
1	0,29 (2)	86,39	0,017
2	0,27 (2)	87,44	0,016
3	9,49 (2)	00,97	0,097
4	3,11 (2)	21,09	0,055
5	6,68 (2)	03,54	0,081
6	7,25 (2)	02,65	0,084
7	1,02 (2)	60,04	0,032
8	1,57 (2)	45,64	0,039
9	1,95 (2)	37,63	0,044
<b>Attitude en cas de retrait de permis (Q.20)</b>			
	4,15 (2)	12,56	0,064
<b>Sanctions pour accidents matériels (Q.21)</b>			
1	3,75 (1)	05,28	0,060
2	13,38 (1)	00,03	0,114
3	0,01 (1)	90,90	0,004
4	9,21 (1)	00,24	0,095
5	2,22 (1)	13,62	0,046
<b>Sanctions pour accidents graves (Q.22)</b>			
1	4,91 (1)	02,66	0,069
2	0,005 (1)	94,44	0,002
3	0,012 (1)	91,19	0,003
4	0,185 (1)	66,73	0,013
5	5,46 (1)	01,94	0,073
6	1,21 (1)	27,05	0,034