

Isabelle Marcil¹

Université de Montréal

Thérèse Audet

Université de Sherbrooke

Jacques Bergeron

Université de Montréal

Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs

Résumé

Les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les accidents routiers. Les excès de vitesse, souvent commis en milieu urbain, contribuent à cette surreprésentation. Afin de mieux comprendre ce qui pousse les jeunes à excéder les limites de vitesse, un questionnaire construit selon la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991), a été administré à 125 participants âgés de 18 à 24 ans. Les résultats indiquent que se sont principalement les attitudes et la perception du contrôle comportemental qui déterminent l'intention d'excéder la vitesse permise. À la lumière de ces résultats, quelques stratégies possibles de prévention sont abordées dans la discussion.

Mots-Clefs: jeunes conducteurs, motivation, vitesse, comportement planifié

Motivational factors underlying the intention to exceed speed limit in urban context in young male drivers

Abstract

It is a well known fact that young drivers are overinvolved in traffic accidents. The fact that they often exceed speed limit, especially in urban context, contributes to this problem. In the present study, a questionnaire based on Ajzen's theory of planned behavior (1991) was completed by 125 young drivers aged 18 to 24. This questionnaire was used to study the motivational factors leading to speeding in an urban context. The results indicate that the intention of exceeding speed limit is predicted mainly by attitudes and perceived control toward that behavior. Some prevention strategies are discussed.

Key words: young drivers, motivation, speed, theory of planned behavior

¹ Cette recherche a été rendue possible grâce à l'appui financier des Fonds FCAR, du Ministère des Transports du Québec et du CRSH. Toute correspondance ou demande de tirés à part peut être adressée à Thérèse Audet, Département de psychologie, Faculté des lettres et sciences humaines, Université de Sherbrooke, Sherbrooke (Québec), J1K 2R1.

Les jeunes, particulièrement les jeunes hommes de 24 ans et moins, sont surreprésentés dans les bilans des accidents routiers des pays industrialisés (Evans, 1991). Sur les routes du Québec, entre 1993 et 1997, il y a eu en moyenne 4764 accidents routiers avec blessés graves et 767 accidents mortels par année. Les jeunes sont impliqués dans 23 % de ces accidents alors qu'ils représentent seulement 12 % des titulaires de permis (Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], 1997). Il semble que cette surreprésentation puisse être imputée au fait que les jeunes sont plus susceptibles d'adopter des comportements routiers risqués que les conductrices et conducteurs des autres groupes d'âge (Evans, 1991; Evans et Wasieleski, 1983; Jonah, 1986; Wasieleski, 1984). Le présent article s'intéresse à cette triste réalité chez les jeunes conducteurs et tente de mieux comprendre les relations entre divers déterminants motivationnels sous-jacents aux excès de vitesse, l'un des comportements routiers risqués souvent adoptés par les jeunes.

La vitesse chez les jeunes conducteurs

Plusieurs auteurs ont observé que les jeunes conducteurs font souvent des excès de vitesse. Ainsi, Wasieleski (1984) a montré, au moyen d'observations en situation réelle faites à Détroit, que les jeunes conducteurs de moins de 30 ans conduisent plus vite que ceux plus âgés. Le même fait a également été constaté dans une étude semblable menée en Angleterre (Baxter, Manstead, Stradling, Campbell, Reason et Parker, 1990). Une étude épidémiologique menée au Danemark par Steensberg (1994) a permis de constater que la vitesse excessive est l'un des facteurs le plus fréquemment mis en cause dans les accidents impliquant des jeunes hommes (15-24 ans). Dans des études menées par questionnaires, les jeunes hommes de 25 ans et moins sont ceux qui rapportent le plus souvent commettre des excès de vitesse (Kanellaidis, Golias et Zarifopoulos, 1995; Reason, Manstead, Stradling, Baxter et Campbell, 1990). Par ailleurs, Jonah (1986) a effectué une recension des écrits sur les comportements des jeunes au volant qui l'amène à conclure que les jeunes prennent plus de risques que les conductrices et conducteurs plus âgés, notamment en conduisant plus vite. Il en va de même pour les jeunes au Québec. Ainsi, l'examen du nombre d'infractions pour excès de vitesse de 1985 à 1989 révèle que les jeunes conductrices et conducteurs de 18 à 24 ans sont les plus susceptibles de commettre des excès de vitesse (Marret, 1994). Des données plus récentes permettent de plus de souligner que ce sont surtout les jeunes hommes qui commettent ces infractions (Vézina, 1995). En effet, les jeunes hommes de 16 à 24 ans ont commis en 1994, 18 % des excès de vitesse alors qu'ils détenaient 6,6 % des permis de conduire. En revanche, seulement 4,7 % des excès de vitesse ont le fait des jeunes femmes qui représentent 5,6 % des titulaires de permis. Les excès de vitesse apparaissent donc être l'apanage des jeunes hommes.

Par ailleurs, selon un dossier statistique de la SAAQ, c'est dans les zones de 50 km/h, donc en milieu urbain, qu'a été commise entre 1992 et 1994 la plus grande proportion des infractions d'excès de vitesse (36 %) (Vézina, 1995). C'est également en milieu urbain que se produisent le plus souvent les excès de vitesse les plus importants. Ainsi, la SAAQ constate, suite à l'étude de relevés de vitesse du Ministère

DÉTERMINANTS DES EXCÈS DE VITESSE CHEZ LES JEUNES

des Transports du Québec sur différentes routes de la province que, dans les zones de 50 km/h, seulement 23 % des conducteurs automobiles respectent la limite de vitesse (Marret, 1994). De plus, toujours selon Marret (1994), même en tenant compte de la croyance populaire au Québec voulant que les policiers tolèrent un excès de vitesse jusqu'à 20 % au-delà de la limite permise, une plus grande proportion des conducteurs dépassent la vitesse "tolérée" en milieu urbain (39 %) comparativement aux autres types de route (8 %). Ce fait amène l'auteur à conclure que "le respect des limites de vitesse est donc un problème beaucoup plus aigu en milieu urbain que sur les autoroutes" (Marret, 1994, p.55).

Sachant que c'est également en milieu urbain que se produisent 43,2 % des accidents graves ou mortels et que la vitesse joue un rôle majeur dans 48,4 % des accidents mortels et dans 40 % des accidents graves (Marret, 1994), il apparaît important de se pencher sur les déterminants de la vitesse. Une enquête-pilote des vitesses pratiquées sur les routes du Québec en 1993-1994 souligne déjà que la vitesse adoptée dépend de l'environnement physique, notamment du dégagement visuel (Brault, 1995). Cependant, pour un même milieu, une certaine variabilité des vitesses autour de la moyenne est enregistrée, ce qui suggère l'existence de différences individuelles chez les conducteurs dans le choix de la vitesse adoptée.

À la lumière de ces informations, il semble pertinent d'étudier les déterminants motivationnels des choix de vitesse des automobilistes, et plus spécialement ceux des jeunes conducteurs puisque ce sont eux qui sont le plus susceptible d'excéder la vitesse permise. Jusqu'ici, l'influence de ces facteurs motivationnels sur les excès de vitesse a été peu étudiée et les recherches à ce sujet manquent souvent de cadre théorique d'analyse.

Par ailleurs, plusieurs auteurs se sont intéressés aux caractéristiques socio-démographiques et aux traits de personnalité des jeunes qui adoptent des comportements routiers risqués et ont des accidents (pour une recension, voir: Evans, 1991; Gregersen et Bjurulf, 1996). Si ces données sont bien évidemment utiles afin de cibler les interventions de prévention vers des sous-groupes plus à risque, elles n'expliquent pas pourquoi les jeunes adoptent de tels comportements et, dans un contexte de prévention, ces variables sont souvent difficiles à modifier (e.g. impulsivité, recherche de sensation élevée, agressivité). Par contre, l'étude des facteurs motivationnels qui sous-tendent les comportements routiers risqués pourraient fournir des indications sur ce qui pousse les jeunes à excéder les limites de vitesse permise et ainsi fournir des pistes supplémentaires d'intervention auprès de cette population. D'ailleurs, Wilde (1982) constate que l'introduction de mesures non motivationnelles visant à augmenter la sécurité de la conduite a peu d'effet (freins ABS, coussins gonflables, etc), car les conducteurs profitent de cette nouvelle marge de sécurité pour augmenter leur mobilité et prennent ainsi d'autres risques. Pour Wilde, seules les mesures motivationnelles visant à augmenter les coûts monétaires des comportements risqués et à diminuer ceux d'une conduite sécuritaire peuvent mener à une baisse des taux d'accidents. Il est donc possible de penser que des mesures motivationnelles autres que monétaires qui augmentent les coûts et réduisent les bénéfices de la décision

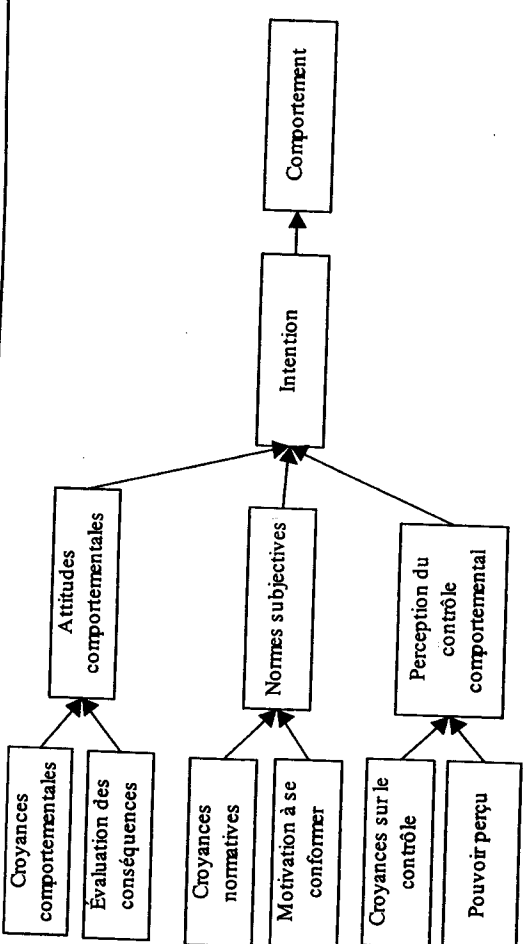


Figure 1. Schéma de la théorie du comportement planifié

d'adopter des comportements routiers risqués devraient donc également constituer des stratégies de prévention utiles.

La présente recherche veut donc étudier ces déterminants motivationnels chez les jeunes hommes à l'intérieur d'un cadre théorique, soit la théorie du comportement planifié de Ajzen (Ajzen, 1991), une deuxième génération de la théorie de l'action raisonnée de Ajzen et Fishbein (1980). Cette théorie tient compte de trois catégories différentes de déterminants motivationnels et elle a de plus déjà reçu des appuis empiriques dans la prédiction de comportements tels que la pratique d'activités physiques (Godin et Gionet, 1991; Godin, Valois et Lepage, 1993), l'utilisation de condoms (Boldero, Moore et Rosenthal, 1992; Lafrenaye, 1993) et la pratique d'activités de loisirs (Ajzen et Driver, 1991).

La théorie du comportement planifié

Initialement, la théorie de l'action raisonnée (Ajzen et Fishbein, 1980) a postulé que l'intention de l'individu d'exécuter (ou de ne pas exécuter) un comportement constitue le déterminant immédiat de ce comportement (voir figure 1). L'intention comportementale est à son tour déterminée par deux composantes: les attitudes comportementales et les normes subjectives. Dans le cadre de cette théorie, les attitudes comportementales sont définies comme l'évaluation favorable ou défavorable d'un individu envers l'adoption d'un comportement, alors que les normes subjectives sont définies comme les perceptions qu'a l'individu des pressions sociales pour exécuter ou non un comportement (Ajzen et Fishbein, 1980). La théorie du comportement planifié, proposée plus tard par Ajzen (Ajzen, 1991), ajoute la notion de la perception du contrôle comportemental qui constitue un estimé du contrôle que l'individu croit avoir sur le comportement, estimé basé sur ses expériences passées et

les obstacles qu'il anticipe. Cette composante s'ajoute aux attitudes et aux normes subjectives pour déterminer l'intention comportementale. Plus ces trois composantes sont positives, plus l'intention d'exécuter le comportement sera forte. Le poids relatif de ces trois déterminants motivationnels dans la prédiction de l'intention varie selon le comportement étudié (Ajzen, 1991; Ajzen et Fishbein, 1980).

Les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental sont à leur tour déterminées par des croyances. Les attitudes sont déterminées, d'une part, par les croyances comportementales qui ont trait aux conséquences qui découlent du comportement et, d'autre part, par l'évaluation de ces conséquences, c'est-à-dire la valeur subjective que l'individu attribue à chacune des conséquences. Quant aux normes subjectives, elles sont déterminées par les croyances normatives qui ont trait aux attentes de l'entourage de l'individu face à son comportement et par la motivation de celui-ci à se conformer à ces attentes (Ajzen et Fishbein, 1980). La perception du contrôle comportemental est déterminée par les croyances sur le contrôle qui ont trait à la présence ou l'absence de ressources ou d'opportunités nécessaires pour exécuter le comportement et par le pouvoir perçu de ces ressources ou opportunités en tant que facilitateurs ou inhibiteurs du comportement (Ajzen, 1991).

La théorie du comportement planifié et la sécurité routière

Il existe des indices dans la littérature qui permettent de croire que la théorie du comportement planifié serait utile à l'étude des motivations sous-jacentes aux excès de vitesse des jeunes conducteurs. Ainsi, la théorie de l'action raisonnée a permis de prédire l'intention comportementale ainsi que le comportement dans quelques études de sécurité routière sur le port de la ceinture de sécurité (Budd, North et Spencer, 1984; Jonah et Dawson, 1982; Wittenbraker, Gibbs et Kahle, 1983) et sur la conduite avec facultés affaiblies (Beck, 1981).

Les excès de vitesse ont aussi été étudiés à la lumière de la théorie du comportement planifié. Ainsi, Parker, Manstead, Stradling, Reason et Baxter (1992) se sont inspirés de cette théorie pour étudier divers comportements d'infractions routières, dont les excès de vitesse. Dans leur questionnaire, ces auteurs se sont principalement concentrés sur les mesures de croyances sous-jacentes aux attitudes et aux normes subjectives, laissant de côté les mesures directes d'attitudes et de normes subjectives, tout en mesurant l'intention comportementale. Leur questionnaire incluait également une mesure de la perception du contrôle comportemental demandant aux participants d'indiquer dans quelle mesure ils croyaient pouvoir éviter de commettre les infractions étudiées. Ce questionnaire, distribué à un large échantillon de conducteurs de tous âges en Angleterre, leur a permis de constater qu'en regard des excès de vitesse, les jeunes conducteurs ont des croyances comportementales plus favorables à l'égard de la vitesse que les conducteurs des autres groupes d'âge. Les jeunes conducteurs présentaient également des croyances normatives moins négatives à l'égard de la vitesse. Ainsi, ils perçoivent une plus grande approbation de leur entourage face à la vitesse que les autres conducteurs. Les auteurs ont pu vérifier que ces croyances, ajoutées à leur mesure de la perception du contrôle comportemental, permettait de prédire avec succès

la mesure d'intention d'excéder les limites de vitesse permise chez l'ensemble des conducteurs de leur échantillon.

Par ailleurs d'autres études, sans avoir appliqué le modèle de l'action raisonnée (Ajzen et Fishbein, 1980) ou celui du comportement planifié (Ajzen, 1991), ont tout de même étudié des concepts que l'on peut relier à ces théories, que ce soit les attitudes, les normes ou la notion de contrôle. Ainsi, les conducteurs qui excèdent les limites de vitesse, spécialement les plus jeunes, ont des attitudes plus favorables à l'égard de la vitesse comparativement aux conducteurs qui respectent les limites (deWaard et Rooijers, 1994). Également, ceux qui rapportent commettre des excès de vitesse sont davantage influencés par les conséquences positives probables de la vitesse (comme gagner du temps) que par ses conséquences négatives rares (comme un accident ou une arrestation) (Adam-Guppy et Guppy, 1995). Parmi les raisons évoquées pour excéder la vitesse permise, les répondants à un questionnaire indiquent la tendance à surestimer ses habiletés de conducteur (Kanellaidis et al., 1995). DeJoy (1989) constate également que les jeunes se considèrent généralement comme des meilleurs conducteurs que la moyenne et qu'ils croient avoir un bon degré de contrôle sur diverses situations potentielles d'accidents, dont la vitesse excessive. Ces faits dénotent une perception de contrôle positive chez ces conducteurs, une tendance particulièrement marquée chez les plus jeunes conducteurs et associée au comportement d'excès de vitesse (Adam-Guppy et Guppy, 1995).

Du côté des normes sociales, dans un questionnaire portant sur les raisons qui poussent les conducteurs à excéder les limites de vitesse, les plus jeunes endossent davantage les énoncés reliés à l'approbation des autres envers la vitesse (Gabany, Plummer et Grigg, 1997). De plus, une étude terrain a permis d'observer que les conducteurs accompagnés de jeunes passagers (moins de 30 ans) avaient tendance à conduire plus vite que les conducteurs qui se trouvaient seuls, alors que les conducteurs ayant un passager de plus de 30 ans conduisaient moins rapidement (Baxter et al., 1990). Les auteurs soutiennent que les conducteurs modifient leurs comportements en fonction de certaines normes que représente le passager selon son âge. Or, comme les jeunes ont des normes qui favorisent des comportements moins conformes aux lois, les jeunes conducteurs en présence de jeunes passagers sont encore plus susceptibles de prendre des risques (Baxter et al., 1990).

Cette littérature fournit donc des indices supplémentaires à l'effet que les composantes du modèle du comportement planifié pourraient être utiles à la prédiction des excès de vitesse chez les jeunes conducteurs. La présente étude a donc pour but d'appliquer la théorie du comportement planifié afin de comprendre comment les déterminants motivationnels et leurs croyances sous-jacentes sont reliés à l'intention des jeunes conducteurs d'excéder la limite de vitesse et ce, tout particulièrement en milieu urbain. Un questionnaire construit conformément à la procédure établie par Ajzen et Fishbein (1980) et par Ajzen (1991) permet de recueillir les informations auprès des jeunes conducteurs. La revue de littérature et les succès précédents du modèle permettent de formuler l'hypothèse que les attitudes, les normes et la perception de contrôle sont tous trois des déterminants de l'intention de dépasser la limite de vitesse permise.

Méthodologie

Participants

Au total, 123 hommes âgés de 18 à 24 ans ($M = 20,3$ ans) ont complété le questionnaire construit pour cette étude. Ces participants comptent entre zéro et huit ans d'expérience de conduite ($M = 3,4$ ans, écart-type = 1,69) et ils conduisent en moyenne 151,7 km par semaine (écart-type = 171,5). Ils ont été recrutés dans divers départements de l'Université de Montréal (informatique, mathématiques, éducation physique) et en génie à l'École Polytechnique. Ces départements ont été choisis à cause de la forte représentation d'étudiants masculins. Pour pouvoir compléter le questionnaire, ils devaient posséder un permis de conduire valide du Québec ou d'une autre province du Canada.

Questionnaire

Afin d'obtenir le matériel de base pertinent pour bâtir le questionnaire, en l'occurrence les croyances saillantes de la population envers le comportement étudié, 20 étudiants de l'Université de Montréal et de l'École Polytechnique âgés de 18 à 24 ans ($M = 21$ ans) et possédant un permis de conduire du Québec ont été rencontrés en entrevue. Au cours de cette entrevue, ils ont répondu à des questions permettant d'identifier leurs croyances comportementales, leurs croyances normatives et leurs croyances sur le contrôle à partir d'un scénario décrivant une situation où, en tant que conducteurs, ils choisissent de dépasser la limite permise de 50 km/h dans un milieu urbain. À partir de ce matériel, les mesures de croyances ont été construites en utilisant les idées énoncées le plus souvent par les répondants. Parallèlement à ce processus, la mesure d'intention et les mesures directes d'attitudes et de normes subjectives ont également été élaborées selon le modèle proposé par Ajzen et Fishbein (1980), et la mesure directe de la perception du contrôle comportemental, selon les directives suggérées par Ajzen (1991).

Le questionnaire ainsi construit présentait tout d'abord une situation de conduite automobile en milieu urbain. Cette situation se lisait comme suit:

« Imagine-toi dans la situation suivante:

Par un bel après-midi ensoleillé d'été, tu circules en automobile sur un boulevard dont les voies sont séparées par un terre-plein et où des voitures sont stationnées à ta droite. Tu es seul à bord de la voiture. La limite de vitesse sur ce boulevard est de 50 km/h. »

Après avoir lu ce scénario, les participants devaient répondre aux questions en fonction du comportement "rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation". À travers le questionnaire, les participants répondaient toujours dans le même format, sur une échelle bipolaire de 7 points allant de -3 à 3.

La mesure d'intention comportementale, la variable dépendante de cette étude, compte quatre énoncés qui évaluent la force de l'intention du répondant envers le comportement d'excès de vitesse. Par exemple, à la question d'intention: "Dans cette situation, j'ai l'intention de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h", les participants indiquent leur réponse sur une échelle allant de "extrêmement improbable"

à "extrêmement probable". Le score total est obtenu en additionnant les réponses aux quatre énoncés. La consistance interne, telle que mesurée par l'alpha de Cronbach, est de .87.

Pour la mesure directe des attitudes, les participants devaient évaluer, toujours en regard de la situation présentée au début du questionnaire, neuf paires de différenciateurs sémantiques (exemple: *bon-mauvais, plaisant-déplaisant*, etc). Pour chacune des paires d'adjectifs, les participants répondaient encore sur une échelle bipolaire de 7 points, allant de -3 à 3. La somme des réponses fournit le score du participant pour cette mesure directe de l'attitude qui présente un alpha de Cronbach de .83.

Une mesure indirecte des attitudes est obtenue grâce aux croyances comportementales et à l'évaluation des conséquences du comportement. Cette échelle compte six énoncés qui réfèrent à des conséquences possibles du comportement étudié, avantages ou inconvénients tels que: "prendre moins de temps pour arriver à destination" ou "recevoir une contravention". Les participants devaient d'abord évaluer chacune de ces conséquences sur une échelle allant de "extrêmement mauvaise" à "extrêmement bonne". Plus loin dans le questionnaire, la force de chacune des croyances comportementales était à son tour évaluée sur une échelle allant de "extrêmement improbable" à "extrêmement probable". En accord avec la procédure suggérée par Ajzen et Fishbein (1980), le score total est obtenu en multipliant pour chaque énoncé, l'évaluation de la conséquence par la force de la croyance comportementale et en additionnant ces six produits. Cette mesure indirecte de l'attitude comportementale obtient un alpha de Cronbach de .67.

La mesure directe des normes subjectives compte trois énoncés qui permettent d'évaluer comment le répondant perçoit les opinions de son entourage envers son comportement dans la situation étudiée. Il répond ainsi à des questions comme: "Dans cette situation, si je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h, la plupart des gens importants pour moi vont être: *en désaccord - en accord*". La somme des réponses aux trois questions constitue le score à l'échelle des normes subjectives. L'alpha de Cronbach de cette échelle est de .75.

Une mesure indirecte des normes subjectives est également recueillie. Dans un premier temps, les répondants indiquent leurs croyances normatives, c'est-à-dire que, pour chacun des référents indiqués (parents, amis, etc), les participants indiquent sur une échelle bipolaire la probabilité que le référent donne approuve le comportement étudié. Par la suite, ils indiquent leur motivation à se conformer à l'opinion de chacun de ces référents, mais sur une échelle unipolaire cette fois (de 1 à 7). Le score total est obtenu en additionnant les produits des réponses fournies pour chaque énoncé, tel que prescrit par Ajzen et Fishbein (1980). L'alpha de Cronbach est de .79 pour cette mesure.

Du côté de la mesure directe de la perception du contrôle comportemental, quatre questions permettent d'obtenir un score pour ce déterminant de l'intention. Les participants indiquent leur perception de contrôle en répondant à des questions comme: "Pour moi, rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation est:

DÉTERMINANTS DES EXCÈS DE VITESSE CHEZ LES JEUNES

difficile - facile". Le score total est obtenu en additionnant les réponses aux quatre énoncés, l'alpha de Cronbach pour cette mesure est de .60.

Pour la mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental, sept facteurs de contrôle identifiés lors des entrevues sont présentés aux répondants ("une chaussée en mauvais état", "une circulation dense"). Pour chaque facteur, les participants indiquaient leur perception de celui-ci en tant que facilitateur ou obstacle du comportement, par exemple, "Une chaussée en mauvais état pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. (*en désaccord - en accord*)". Plus loin, les répondants évaluaient pour chacun des facteurs de contrôle, la probabilité de sa présence lors du comportement. Encore une fois, les scores aux deux sous-échelles sont multipliés pour chaque énoncé et le score global de la mesure est obtenu en additionnant ces produits conformément à la procédure suggérée par Ajzen (Ajzen, 1991; Ajzen et Driver, 1991). L'alpha de Cronbach pour cette mesure est de .65.

À la toute fin du questionnaire, les participants devaient indiquer leur âge, l'âge d'obtention de leur permis de conduire, le kilométrage moyen parcouru par semaine et la vitesse habituellement adoptée dans une situation similaire à celle décrite dans le questionnaire.

Déroutement

Les questionnaires ont été distribués en début de cours (avec l'autorisation des professeurs) dans les divers départements et les participants devaient les compléter individuellement en dehors du cours et les remettre lors de la même période de cours la semaine suivante. Lors de cette première rencontre, les participants se voyaient assurer l'anonymat et la confidentialité de leurs réponses. Lors de la seconde rencontre, les participants qui n'avaient pas complété le questionnaire recevaient une enveloppe pré-adressée et pré-affranchie afin de pouvoir faire parvenir leur questionnaire complété à l'expérimentateur. Une adresse de courrier interne a également été fournie au professeur de chaque classe afin d'obtenir les questionnaires des participants absents lors de cette deuxième rencontre. Ces stratégies de cueillette de données ont permis de recueillir 60,7 % des questionnaires distribués.

Résultats

Le tableau 1 présente les moyennes et les écarts-types des réponses aux différentes échelles du questionnaire. Afin de faciliter la comparaison des différentes échelles, les résultats sont présentés sur une échelle de -3 à +3. L'examen de ce tableau permet de constater que l'intention envers le comportement "rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation" ainsi que ses déterminants présentent des valeurs moyennes peu élevées mais positives. Ces informations indiquent, de façon générale, que les participants sont plutôt enclins à rouler plus vite que la vitesse permise dans la situation présentée. Au plan des attitudes, les participants ont une évaluation tout juste favorable du comportement étudié. Ils croient généralement que leur entourage serait plutôt d'accord avec ce comportement et ils pensent avoir un assez bon contrôle sur le fait de rouler plus vite que la vitesse permise dans ce contexte.

Tableau 1

Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire

	Echelle	Moyenne	Ecart-type
Intention totale		0,97	1,21
Attitudes directes		0,19	0,62
Normes subjectives directes		0,72	0,89
Perception de contrôle directe		1,36	0,80
Attitudes indirectes		0,10	1,92
Normes subjectives indirectes		0,76	4,38
Perception de contrôle indirecte		-0,58	1,54

Du côté des différents groupes de croyances, la mesure indirecte des attitudes est tout juste positive, ce qui indique qu'au total, les répondants considèrent que les avantages de la vitesse dépassent ses inconvénients et que ces avantages sont également plus probables. Pour la mesure indirecte des normes subjectives, la moyenne est légèrement négative. Ce résultat semble contredire celui de la mesure directe des normes, mais l'échelle indirecte comprend davantage d'énoncés sur des référents susceptibles d'être opposés aux excès de vitesse (v.g. les parents) que de référents en faveur de ce comportement (v.g. les amis). Dans l'ensemble, ce résultat semble plutôt suggérer que les référents n'ont pas des opinions très polarisées envers les excès de vitesse et aussi que les répondants sont moins portés à se conformer aux référents qui désapprouvent les excès de vitesse. Finalement, pour ce qui est de la mesure indirecte de la perception de contrôle, les répondants ont des réponses tout juste négatives. Ici encore, il y a davantage d'énoncés dans l'échelle qui réfèrent à des obstacles qu'à des facilitateurs. La moyenne obtenue à cette échelle étant plutôt près de zéro (-0,58 sur une échelle de -3 à +3), il semble que les répondants n'accordent pas une grande influence à ces facteurs de contrôle en tant qu'obstacles ou facilitateurs du comportement.

L'intention comportementale obtient des corrélations significatives avec ses trois déterminants, soit .68 ($p < .001$) avec les attitudes, .42 ($p < .001$) avec les normes subjectives et .53 ($p < .001$) avec la perception de contrôle. Par ailleurs, selon la théorie du comportement planifié, chacun des déterminants de l'intention comporte un ensemble de croyances sous-jacentes. Les mesures directes et indirectes de ces concepts devraient donc être corrélés. Les résultats montrent que les mesures directes et indirectes des attitudes obtiennent une corrélation de .52 ($p < .001$), alors que les deux mesures des normes subjectives obtiennent une corrélation de .63 ($p < .001$). La perception du contrôle comportemental et ses croyances sous-jacentes sont les seules à ne pas obtenir une corrélation significative ($r = .12, p > .05$).

Une analyse de régression multiple standard est effectuée afin de vérifier si l'intention de "rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation" est prédite par les attitudes, les normes subjectives et la perception de contrôle envers

DÉTERMINANTS DES EXCÈS DE VITESSE CHEZ LES JEUNES

Tableau 2

Régression multiple standard: Prédiction de l'intention par les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental

Variables	B	SE B ^a	β
Attitudes	0,49	0,08	0,56***
Normes subjectives	0,01	0,15	0,01
Perception de contrôle	0,28	0,13	0,19*

Note. $R^2 = 0,48$ ^a SE B = erreur type de B.* $p < .05$. *** $p < .001$.

ce comportement. Les résultats de cette régression, présentés au tableau 2, permettent de constater que 48 % de la variance de l'intention est prédite par ces composantes. Un examen plus poussé de ce tableau révèle que ce sont principalement les attitudes, et dans une moindre mesure la perception du contrôle comportemental qui permettent de prédire l'intention comportementale. Les normes subjectives n'obtiennent qu'une contribution minimale non-significative.

Si la théorie est exacte, l'intention, telle que mesurée dans le questionnaire, devrait être associée au comportement. Afin de vérifier ce fait, la mesure d'intention a été corrélée avec la question sur la vitesse habituellement adoptée dans une situation semblable. La corrélation obtenue est de .64 ($p < .0001$), ce qui confirme qu'il existe effectivement une relation entre l'intention et le comportement mesuré dans le questionnaire.

Discussion

L'objectif de la présente étude était de mieux comprendre les motivations des jeunes conducteurs envers les excès de vitesse en milieu urbain, à l'aide de la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991). L'hypothèse voulant que les attitudes, les normes et la perception de contrôle soient toutes trois des déterminants de l'intention de dépasser la limite de vitesse permise en milieu urbain est partiellement confirmée. En effet, les attitudes et la perception du contrôle comportemental contribuent significativement à la prédiction de l'intention. Quant aux normes subjectives, les résultats indiquent qu'elles n'apportent pas une contribution indépendante significative à la prédiction. Ces normes sont cependant corrélées aux attitudes, à la perception de contrôle et à l'intention comme telle, ce qui indique que toutes ces cognitions évoluent dans le même sens. Par ailleurs, les mesures directes des déterminants de l'intention obtiennent des corrélations significatives avec les mesures indirectes obtenues par les croyances, à l'exception de la perception du contrôle comportemental. Ce résultat peut être dû à un manque de correspondance entre les mesures directes et indirectes de la perception du contrôle comportemental. Alors que les énoncés de la mesure directe font référence au contrôle interne, soit la perception du conducteur de ses capacités d'excéder la limite de vitesse, les énoncés de la mesure indirecte font plutôt référence à

des facteurs externes à l'individu, survenant dans son environnement routier. Ces derniers facteurs sont plutôt neutres aux yeux des répondants et ont une faible influence contrairement à la mesure directe dont le score positif. La difficulté d'opérationnalisation du concept de la perception du contrôle comportemental peut également être citée. La mesure indirecte de la perception de contrôle de Ajzen (1991) a été peu utilisée et tous ne la conçoivent pas de la même façon (voir Ajzen et Driver, 1991; Valois, Desharnais, Godin, Perron et Lecomte, 1993). Ces derniers concluent que des études supplémentaires sont nécessaires afin d'identifier la meilleure façon d'opérationnaliser cette mesure.

Les résultats de la présente recherche appuient les constats d'études antérieures. Ici, les attitudes et la perception de contrôle déterminent l'intention d'excéder la limite de vitesse permise, tout comme dans l'étude de Parker et al. (1992) et ce, malgré le fait que les instruments utilisés soient différents. De plus, la présente étude a utilisé une échelle de la perception de contrôle qui correspond davantage à la définition de Ajzen (1991) et qui est une appréciation plus vraisemblable du contrôle comportemental du sujet que l'échelle utilisée par Parker et al. (1992) qui évaluait plutôt dans quelle mesure les répondants croyaient pouvoir éviter de faire le comportement. Les résultats concernant l'influence de la perception du contrôle comportemental appuient également les résultats d'autres études qui constatent que les conducteurs évaluent positivement leurs habiletés de conduite (Kanellaidis, et al., 1995; Dejoy, 1989), et que cette évaluation positive est davantage associée à une tendance à excéder les limites de vitesse (Adam-Guppy et Guppy, 1995).

En ce qui a trait aux normes subjectives, le fait qu'elles n'aient pas un impact significatif sur la prédiction de l'intention dans la présente étude semble contredire les résultats d'autres études qui avaient constaté une influence des normes sur l'intention ou sur le comportement (Baxter et al., 1990; Parker et al., 1992). Une explication possible de ce fait est suggérée par les travaux de Baxter et al. (1990). Selon ces auteurs, les conducteurs tendent à adopter les normes qu'ils perçoivent chez leurs passagers. Ces conducteurs ne seraient cependant absolument pas conscients de ce processus. Si les conducteurs ne sont pas conscients de l'influence des normes de leurs passagers, il est très possible qu'ils ne puissent rapporter fidèlement dans le questionnaire l'influence des normes des gens de leur entourage sur leurs comportements et plus spécialement l'influence exercée par leurs passagers.

Un autre appui à cet argument provient de certaines statistiques d'accident des jeunes conducteurs en fonction de la présence de passagers. Des études ont constaté que les jeunes conducteurs ont davantage d'accidents lorsqu'ils sont accompagnés d'au moins un passager de leur âge que lorsqu'ils sont seuls (Doherty, Andrey et MacGregor, 1998; Preusser, Ferguson et Williams, 1998). Plus encore, c'est lorsqu'ils sont accompagnés de jeunes du même âge qu'ils sont le plus susceptibles d'avoir un accident (Preusser et al., 1998). Les auteurs de ces études avancent deux grandes explications de ce risque élevé. La première veut que les jeunes conducteurs soient distraits par leurs passagers, de sorte qu'ils ne peuvent concentrer toute leur capacité attentionnelle sur la route. La deuxième explication avancée suggère plutôt que les

jeunes conducteurs seraient encouragés à prendre des risques en présence de passagers, soit parce que ces derniers les incitent directement à poser de tels gestes (Preusser et al., 1998), soit parce que les conducteurs veulent correspondre à ce qu'ils perçoivent comme les normes du groupe (Doherty et al., 1998). Cette dernière explication serait en accord avec les observations de Baxter et al. (1990) et au total, suggère fortement qu'une influence normative s'exerce sur les jeunes conducteurs. Ainsi, selon les travaux présentés ci-dessus, et malgré des résultats à cet effet dans la présente étude, l'influence des normes sur les comportements routiers risqués des jeunes conducteurs n'est pas négligeable. D'autres recherches sont donc nécessaires afin de mieux comprendre l'impact des normes de l'entourage sur les jeunes conducteurs.

Dans un contexte de prévention, les résultats de la présente recherche semblent indiquer qu'il serait approprié d'intervenir afin de modifier les attitudes et la perception de contrôle à l'égard de la vitesse en milieu urbain chez les jeunes. L'une des voies possibles pourrait consister à agir sur les croyances comportementales des jeunes conducteurs afin de minimiser les avantages qu'ils perçoivent dans le comportement (ex: rouler plus vite en milieu urbain ne permet pas de gagner de temps compte tenu de tous les obstacles) et de rendre plus évident les inconvénients et les risques (temps de freinage réduit, moins de temps de réaction face aux événements imprévisibles). D'ailleurs, d'autres auteurs en arrivent à des conclusions semblables au plan de la prévention (Adam-Guppy et Guppy, 1995; Kanellaidis et al., 1995). Du point de vue de la perception du contrôle comportemental, il est connu que les conducteurs ont tendance à surestimer leurs habiletés de conduite, particulièrement les jeunes. Dans la présente recherche, les jeunes présentent une perception de contrôle plutôt positive. Il n'est pas possible d'évaluer ici si cette perception de contrôle est plus élevée que le contrôle réel qu'ils exercent sur le comportement. Cependant, il demeure pertinent de tenter de modifier cette perception en faisant prendre conscience aux jeunes de leurs limites en tant que conducteur, et en mettant l'accent sur le caractère utilitaire de la conduite. Une telle approche de la vitesse pourrait d'ailleurs être inculquée dès les premiers contacts avec la conduite dans les écoles de conduite automobile. Finalement, il pourrait aussi être approprié d'intervenir sur l'influence des normes sociales dans l'éventualité où de nouvelles études démontrent leur influence sur les comportements des jeunes conducteurs.

La présente recherche a donc permis d'identifier certains déterminants des excès de vitesse en milieu urbain. Ces résultats suggèrent quelques pistes d'intervention qui ont été discutées précédemment. Ils soulèvent aussi certaines questions quant au rôle des normes sociales dans la décision d'excéder la limite de vitesse permise. Cette recherche ayant été menée auprès d'un échantillon d'étudiants universitaires, il serait intéressant de voir si les motivations d'autres groupes de jeunes conducteurs seraient comparables ou si, au contraire, il existe différents sous-groupes chez les jeunes. Par exemple, il serait intéressant de savoir si des jeunes conducteurs plus à risque présentent des variables motivationnelles distinctes des autres jeunes conducteurs.

Bibliographie

- Adam-Guppy, J. R., & Guppy, A. (1995). Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38, 2525-2535.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I., & Driver, B. L. (1991). Prediction of leisure participation from behavioral, normative, and control beliefs: An application of the theory of planned behavior. *Leisure sciences*, 13, 185-204.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall Inc.
- Baxter, J. S., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Campbell, K. A., Reason, J. T., & Parker, D. (1990). Social facilitation and driver behaviour. *British Journal of Psychology*, 81, 351-360.
- Beck, K. H. (1981). Driving while under the influence of alcohol: Relationship to attitudes and beliefs in a college population. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 8, 377-388.
- Boldero, J., Moore, S., & Rosenthal, D. (1992). Intention, context, and safe sex: Australian adolescents' responses to AIDS. *Journal of Applied Social Psychology*, 22, 1374-1396.
- Brault, M. (1995). *Enquête-pilote. Relevés de vitesse sur les routes du Québec. 1993-1994*. Québec: Société de l'assurance automobile du Québec, Direction de la planification.
- Budd, R. J., North, D., & Spencer, C. (1984). Understanding seat-belt use: A test of Bentler and Speckart's extension of the "Theory of reasoned action". *European Journal of Social Psychology*, 14, 69-78.
- deWaard, D., & Rooijers, T. (1994). An experimental study to evaluate the effectiveness of different methods and intensities of law enforcement on driving speed on motorways. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 751-765.
- DeJoy, D. M. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 333-340.
- Doherty, S. T., Audrey, J. C., & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45-52.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Evans, L., & Wasieleski, P. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 15, 121-136.
- Gabany, S. G., Plummer, P., & Grigg, P. (1997). Why drivers speed: The speeding perception inventory. *Journal of Safety Research*, 28, 29-36.
- Godin, G., Valois, P., & Lepage, L. (1993). The pattern of influence of perceived behavioral control upon exercising behavior: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Behavioral Medicine*, 16, 81-102.
- Godin, G., & Gionet, N. J. (1991). Determinants of an intention to exercise of an electric power commission's employees. *Ergonomics*, 34, 1221-1230.
- Gregersen, N. P., & Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 229-241.
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 255-271.
- Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1982). Predicting reported seat belt use from attitudinal and normative factors. *Accident Analysis and Prevention*, 14, 305-309.
- Kanellaidis, G., Golias, J., & Zarifopoulos, K. (1995). A survey of drivers' attitudes toward speed limit violations. *Journal of Safety Research*, 26, 31-40.
- Lafrenaye, Y. (1993). *Variables externes et postulat de suffisance dans le modèle de l'action raisonnée*. Thèse de doctorat non-publiée. Université de Montréal.
- Marret, J.-L. (1994). *En vitesse... ou en sécurité? Éléments de compréhension et pistes de réflexion*. Québec: Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des politiques et des programmes.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Preusser, D. F., Ferguson, S. A., & Williams, A. F. (1998). The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 217-222.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Société de l'assurance automobile du Québec (1997). *Bilan 1997. Accidents - Parc automobile - Permis de conduire*. Québec: Société de l'assurance automobile du Québec, Direction de la statistique.
- Stensberg, J. (1994). Accidental road traffic deaths: Prospects for local prevention. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 1-9.
- Valois, P., Desharnais, R., Godin, G., Perron, J., & Lecomte, C. (1993). Psychometric properties of a perceived behavioral control multiplicative scale developed according to Ajzen's theory of planned behavior. *Psychological Reports*, 72, 1079-1083.
- Vézina, L. (1995). *Dossier statistique: Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier. 1990 à 1994*. Québec: Société de l'assurance automobile du Québec, Direction de la planification.
- Wasieleski, P. (1984). Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 16, 89-103.
- Wilde, G. J. S. (1982). The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. *Risk Analysis*, 2, 209-225.
- Wittenbraker, J., Gibbs, B. L., & Kahle, L. R. (1983). Seat belt attitudes, habits and behaviors: An adaptive amendment to the Fishbein Model. *Journal of Applied Social Psychology*, 13, 406-421.