

Université de Montréal

Déterminants motivationnels de jeunes automobilistes envers
les excès de vitesse et l'alcool au volant

par

Isabelle Marcil

Département de psychologie

Faculté des arts et des sciences

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures

en vue de l'obtention du grade de

Philosophiæ Doctor (Ph.D.)

en psychologie

Octobre 1999

© Isabelle Marcil, 1999



BF
22
U54
2000
v. 018

L'Université de Montréal

Établissement universitaire de premier cycle

Les études de maîtrise en Éducation et Formation

Par

la Faculté de

Développement de l'Éducation

de la Faculté des Études de la Santé

Thèse présentée à la Faculté des Études de la Santé

en vue de l'obtention du grade de

Philosophie (Doctorat Ph.D.)

en Éducation

Orléans, 1992

à l'Université de Montréal



Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée :

Déterminants motivationnels de jeunes automobilistes envers
les excès de vitesse et l'alcool au volant

présentée par
Isabelle Marcil

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes:

Jean-Yves Frigon
Jacques Bergeron
Thérèse Audet
Claire Laberge-Nadeau
Jimmy Ratté

Thèse acceptée le 13 juin 2000

Sommaire

Les jeunes automobilistes sont surreprésentés dans les accidents routiers. Cette surreprésentation est notamment attribuable à la tendance des jeunes à adopter des comportements routiers risqués, plus particulièrement les excès de vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies. La présente étude s'est donc intéressée aux raisons qui poussent les jeunes à adopter ces comportements. Dans le cadre de la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991), trois études ont été menées afin de mieux connaître les déterminants motivationnels sous-jacents à l'intention des jeunes conducteurs d'excéder les limites de vitesse en milieu urbain, ainsi que les déterminants motivationnels de l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool chez les jeunes conducteurs d'une part et chez les jeunes conductrices d'autre part. Les objectifs de ce programme de recherche consistaient à vérifier si l'intention d'adopter ces comportements était déterminée par les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental de jeunes automobilistes.

Des questionnaires ont été construits afin de mesurer *l'intention*, les *attitudes*, les *normes subjectives* et la *perception du contrôle comportemental*. Selon Ajzen, les deux derniers concepts correspondent respectivement à la perception qu'a l'individu des pressions sociales qui s'exercent sur lui et à sa perception du contrôle qu'il détient sur son propre comportement. Des jeunes automobilistes de 18 à 24 ans recrutés parmi des étudiants universitaires ont complété ces questionnaires. Un échantillon de 123 jeunes conducteurs a complété le questionnaire sur les excès de vitesse, alors que le questionnaire sur l'alcool a été complété par 113 jeunes conducteurs et 108 jeunes conductrices.

Les résultats de ces questionnaires indiquent que pour les excès de vitesse en milieu urbain, l'intention des jeunes conducteurs d'adopter ce comportement est déterminé par les attitudes et la perception du contrôle comportemental, alors que les normes subjectives n'ont pas une contribution significative. Pour ce qui est de l'alcool au volant, les résultats chez les jeunes hommes et chez les jeunes femmes indiquent que les attitudes, la perception du contrôle comportemental et, dans une moindre mesure, les normes subjectives déterminent l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool. Les résultats permettent également de constater que les jeunes conducteurs ont une opinion plutôt positive de la vitesse, ce qui justifie les efforts préventifs auprès de ce segment de la population. Pour l'alcool au volant, les jeunes conducteurs aussi bien que les jeunes conductrices semblent peu enclins à conduire après avoir consommé de l'alcool, une tendance que les efforts préventifs devraient chercher à maintenir.

Incidemment, les résultats suggèrent certaines stratégies de prévention pour les excès de vitesse et l'alcool au volant chez les jeunes automobilistes. Ainsi, pour les deux comportements étudiés, les efforts de prévention axés sur les attitudes et la perception du contrôle comportemental seraient particulièrement appropriés. En ce qui a trait aux pistes de recherches futures, il serait intéressant de vérifier comment se comparent les intentions envers les excès de vitesse et envers l'alcool au volant d'autres sous-groupes de la population des jeunes automobilistes.

Table des matières

Sommaire.....	iii
Table des matières	v
Liste des figures.....	x
Remerciements	xii
Introduction	1
Contexte théorique	2
La théorie du comportement planifié	5
Les théories du comportement planifié et de l'action raisonnée en sécurité routière	9
Les théories du comportement planifié et de l'action raisonnée, et l'alcool au volant	9
Objectifs de la recherche	13
Détails complémentaires sur la méthodologie.....	14
Article #1: Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs	19
Résumé	21
Abstract	22
Introduction	23
La vitesse chez les jeunes conducteurs.....	23
La théorie du comportement planifié	27
La théorie du comportement planifié et la sécurité routière.....	30
Méthodologie.....	33

Participants	33
Questionnaire.....	33
Déroulement	37
Résultats	38
Discussion	42
Article #2: Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive in Young Male Drivers	47
Abstract	49
Introduction	50
Drinking and driving among youth	50
Theory of planned behavior	52
The theory of planned behavior and driving under the influence	55
Methodology.....	57
Subjects	57
Questionnaire.....	57
Procedure.....	59
Results	59
Discussion	61
Article #3: Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool chez de jeunes conductrices québécoises.....	64
Résumé	66
Abstract	67
Introduction	68

La théorie du comportement planifié	70
La théorie du comportement planifié et la sécurité routière.....	71
Méthodologie.....	72
Participant.es	72
Questionnaire.....	72
Déroulement	74
Résultats	75
Discussion	77
Résultats complémentaires	81
Discussion générale.....	86
Les objectifs: intention et déterminants motivationnels.....	87
Apports de la recherche	89
Limites de l'étude et pistes de recherche.....	91
Références	96
Appendice A: Questionnaire sur la vitesse.....	105
Appendice B: Questionnaire sur l'alcool au volant.....	115
Appendice C: Échelles du questionnaire sur les excès de vitesse.....	125
Appendice D: Échelles du questionnaire sur l'alcool au volant, chez les hommes et chez les femmes.....	134
Appendice E: Copie des lettres des revues où les articles ont été soumis pour publication.....	144

Liste des tableaux

Article #1: Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs	19
Tableau 1: Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire	40
Tableau 2: Régression multiple standard: Prédiction de l'intention par les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental	41
Article #2: Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive in Young Male Drivers	47
Table 1: Means and standard deviations of the questionnaire's scales	60
Table 2: Multiple regression analysis: Prediction of intention by attitudes, subjective norms and PBC	61
Article #3: Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool chez de jeunes conductrices québécoises	64
Tableau 1: Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire	76
Tableau 2: Régression multiple: Prédiction de l'intention par les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental	77
Résultats complémentaires	81
Tableau 1: Moyennes et écarts-types des échelles du questionnaire sur l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs	83
Tableau 2: Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire sur l'alcool au volant chez les jeunes conductrices	84

Appendice C: Échelles du questionnaire sur les excès de vitesse.....	125
Tableau 1: Items de la mesure d'intention	126
Tableau 2: Mesure directe des attitudes	127
Tableau 3: Mesure directe des normes subjectives	128
Tableau 4: Mesure directe de la perception du contrôle comportemental.....	128
Tableau 5: Mesure indirecte des attitudes	129
Tableau 6: Mesure indirecte des normes subjectives	130
Tableau 7: Mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental .	132
 Appendice D: Échelles du questionnaire sur l'alcool au volant, chez les hommes et chez les femmes.....	 134
Tableau 1: Items de la mesure d'intention	135
Tableau 2: Mesure directe des attitudes	136
Tableau 3: Mesure directe des normes subjectives	137
Tableau 4: Mesure directe de la perception du contrôle comportemental.....	138
Tableau 5: Mesure indirecte des attitudes	139
Tableau 6: Mesure indirecte des normes subjectives	140
Tableau 7: Mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental .	142

Liste des figures

Introduction

Figure 1: Schéma de la théorie du comportement planifié8

Article #1: Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs

Figure 1: Schéma de la théorie du comportement planifié.....29

Article #2: Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive in Young Male Drivers

Figure 1: Theory of planned behavior54

Article #3: Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool chez de jeunes conductrices québécoises

Figure 1: Schéma de la théorie du comportement planifié72

À mon frère Daniel

*Your eyes have died, but you see more than I
Daniel you're the star in the faith of the sky*

Remerciements

Je n'aurais pu terminer cette thèse de doctorat sans l'aide et le soutien de plusieurs personnes. Je tiens donc maintenant à souligner leur contribution. Tout d'abord, j'aimerais remercier Madame Thérèse Audet, co-directrice de cette thèse, qui s'est toujours montrée disponible pour moi. J'aimerais la remercier pour ses conseils, sa patience et sa diligence à répondre à mes questions et mes demandes. De la même façon, j'aimerais également remercier Monsieur Jacques Bergeron, co-directeur, qui m'a toujours prodigué ses conseils éclairés au cours des diverses étapes de la réalisation de mon doctorat.

Je voudrais également souligner l'apport d'autres personnes que j'ai côtoyées à l'Université de Montréal. J'aimerais ainsi remercier Madame Louise Nadeau ainsi que les participants à ses séminaires d'étudiants de doctorat. Madame Nadeau m'a prodigué ses conseils et encouragements, et j'ai bénéficié des échanges avec les étudiants de ce groupe. Je tiens également à remercier Monsieur Jean-Pierre Blondin pour son aide et ses conseils.

Sur une note plus personnelle, je tiens à remercier plusieurs personnes de mon entourage, en commençant par Hugo, qui m'a suivie, encouragée et supportée (dans tous les sens du terme!) pendant toutes ces années. Je veux également remercier mes parents, Denis et Lucille de même que mon frère Yvan pour m'avoir encouragée tout au long de ce projet. Je ne saurais passer sous silence l'amitié des mes amies Élise

Laviolette et Anne-Marie Lapierre avec qui j'ai partagé les joies et les aléas de la vie à la maîtrise et au doctorat.

Beaucoup d'autres personnes m'ont, de près ou de loin, d'une façon ou d'une autre, aidée et soutenue au cours de ces années. Il serait trop long de nommer toutes ces personnes et je craindrais d'en omettre au moment où j'écris ces lignes. Si je ne peux donc nommer toutes ces personnes, je tiens à les remercier en sachant qu'elles se reconnaîtront et qu'elles comprendront.

Merci à tous!

INTRODUCTION

Contexte théorique

Les jeunes automobilistes sont surreprésentés dans les bilans des accidents routiers des pays industrialisés (Doherty, Audrey et McGregor, 1998; Evans, 1991). Cette réalité s'observe au Québec où les jeunes sont impliqués dans 23 % des accidents graves ou mortels alors qu'ils ne représentent que 12 % des titulaires de permis (Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], 1997). La propension des jeunes à adopter des comportements routiers risqués est souvent citée pour expliquer cette surreprésentation, et plus particulièrement les excès de vitesse et l'alcool au volant (Evans, 1991; Evans et Wasielewski, 1983; Jonah, 1986; Mayhew, Donelson, Beirness et Simpson, 1986; Wasielewski, 1984).

Plusieurs études se sont intéressées à ces comportements routiers risqués des jeunes conducteurs. Les constats les plus importants seront présentés ici alors que les recherches seront détaillées dans les chapitres subséquents en fonction des problématiques étudiées. En ce qui a trait à la vitesse, les jeunes hommes se distinguent des jeunes femmes et sont plus susceptibles d'excéder les limites de vitesse permise que toute autre catégorie d'automobilistes (Baxter, Manstead, Stradling, Campbell, Reason et Parker, 1990; Kanellaidis, Golias et Zarifopoulos, 1995; Reason, Manstead, Stradling, Baxter et Campbell, 1990; Steensberg, 1994). Au Québec, les jeunes hommes de 16 à 24 ans commettent 18 % des excès de vitesse alors qu'ils ne détiennent que 6,6 % des permis de conduire (Vézina, 1995). Les jeunes femmes quant à elles sont peu portées à excéder les limites de vitesse

puisqu'elles commettent 4,7 % des excès de vitesse alors qu'elles ne représentent que 5,6 % des titulaires de permis (Vézina, 1995).

Les jeunes hommes rapportent aussi plus fréquemment conduire après avoir consommé de l'alcool que les automobilistes des autres groupes d'âge (Jonah, 1990a). Or, ils ont un risque relatif d'accident plus élevé que ceux-ci pour des taux d'alcoolémie semblables (Mayhew et al., 1986; Zador, 1991). Quoique l'alcool au volant soit une problématique davantage associée aux hommes, on constate que des changements se produisent du côté des femmes. Au cours des dernières décennies, la situation sociale des femmes s'est modifiée. Elles sont plus présentes sur le marché du travail, elles vivent plus souvent seules et, les normes sociales s'étant assouplies sur cet aspect, elles consomment plus d'alcool qu'auparavant (Popkin, 1991, 1993; Shore, McCoy, Martin et Kuntz, 1988). Par conséquent, elles se retrouvent plus souvent exposées à des situations d'alcool au volant. Cette situation est encore plus tangible chez les jeunes femmes qui sont maintenant presque aussi nombreuses que les jeunes hommes à détenir un permis de conduire (46,8 % des permis, SAAQ, 1997). Certaines statistiques indiquent ainsi que les jeunes femmes se retrouveraient presque aussi souvent que les jeunes hommes dans des situations d'alcool au volant (Voas, Wells, Lestina, Williams et Greene, 1996). L'augmentation de la conduite avec les facultés affaiblies chez les jeunes femmes est d'autant plus inquiétante que leur risque relatif d'accident est plus élevé que celui des hommes du même âge dans une telle situation (Zador, 1991).

L'implication des jeunes automobilistes dans les accidents routiers représente une triste réalité qui implique de sérieuses conséquences économiques et sociales. Plusieurs chercheurs se sont intéressés aux caractéristiques socio-démographiques (âge, sexe, etc) ainsi qu'à certains traits de personnalité (recherche de sensation, impulsivité, agressivité) associés aux excès de vitesse et à l'alcool au volant (pour une recension, voir: Augustyn et Simons-Morton, 1995; Donovan, Marlatt et Salzberg, 1983; Evans, 1991; Gregersen et Bjurulf, 1996; Jonah, 1990b). Ces informations sont utiles afin de connaître les caractéristiques de la sous-population susceptible d'adopter des comportements routiers risqués. Cependant, elles n'expliquent pas les raisons qui poussent les jeunes à prendre ces risques et, dans un contexte de prévention, ces facteurs sont souvent difficiles à modifier par des campagnes de sensibilisation. Par ailleurs, peu de recherches en sécurité routière se sont intéressées aux motivations sous-jacentes à ces comportements. Lorsqu'elles le font, ces recherches manquent parfois d'un cadre théorique établi. Or, l'utilisation d'un tel cadre théorique permet d'avoir une vision plus globale et complète tout en permettant de voir l'importance de chaque variable, ce que ne peut faire une étude s'intéressant à un seul des déterminants du comportement. La présente recherche s'intéresse donc aux facteurs motivationnels qui poussent les jeunes à excéder les limites de vitesse permise en milieu urbain et à conduire après avoir consommé de l'alcool, dans le cadre de la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991), une variante de la théorie de l'action raisonnée (Ajzen et Fishbein, 1980). Cette recherche se subdivise en trois volets qui ont fait chacun fait l'objet d'un article. Les trois articles résultants constituent chacun un chapitre de cette thèse, soit:

Article #1: Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs;

Article #2: Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive in Young Male Drivers;

Article #3: Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool chez de jeunes conductrices québécoises.

L'absence d'un article sur les motivations spécifiques des jeunes femmes à l'égard des excès de vitesse s'explique par le fait que, contrairement aux jeunes hommes, elles sont sous-représentées parmi les automobilistes qui commettent des excès de vitesse. La vitesse chez les jeunes femmes ne représente donc pas un problème aussi pressant que chez les jeunes hommes et c'est pourquoi dans le cadre de cette recherche, seuls ces derniers ont été ciblés.

La théorie du comportement planifié

La théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991) sert ici de cadre théorique (voir figure 1). Selon cette théorie, l'intention comportementale d'un individu constitue le déterminant immédiat d'un comportement donné. Cette même intention est influencée par trois types de facteurs motivationnels, soit: les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental. 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. Les normes

subjectives sont définies comme les perceptions de l'individu des pressions sociales pour adopter un comportement. Quant à la perception du contrôle comportemental, la variable que Ajzen (1991) a ajouté à la théorie de l'action raisonnée (Ajzen et Fishbein, 1980), elle représente un estimé du contrôle que l'individu croit avoir sur son comportement, estimé basé sur ses expériences passées et les obstacles anticipés. Ces trois composantes déterminent donc l'intention comportementale: plus elles sont positives, plus l'intention d'adopter le comportement sera forte. Le poids relatif de chacun de ces trois déterminants motivationnels dans la prédiction de l'intention varie selon le comportement étudié (Ajzen, 1991; Ajzen et Fishbein, 1980).

Chacun des trois facteurs sous-jacents à l'intention est à son tour déterminé par un ensemble de croyances. Ainsi, les attitudes sont déterminées, d'une part, par les croyances comportementales qui ont trait aux conséquences 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). À l'intérieur de ces ensembles de croyances, chaque croyance est pondérée par son évaluation et la

sommation de ces produits représente une mesure indirecte du facteur motivationnel correspondant (Ajzen et Fishbein, 1980). Par exemple, chaque croyance comportementale est multipliée par son évaluation et la somme de ces produits représente une mesure indirecte des attitudes. Il en va de même pour les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental. Les mesures indirectes des déterminants motivationnels de l'intention fournissent une explication plus détaillée des raisons qui sous-tendent un comportement alors que les mesures directes permettent un coup d'oeil plus général (Ajzen et Fishbein, 1980).

Dans la théorie de l'action raisonnée et du comportement planifié, les traits de personnalité et les caractéristiques d'un individu font partie d'un ensemble de variables dites externes. Ces variables exercent une influence indirecte sur le comportement puisqu'elles influencent la nature des croyances d'un individu ainsi que l'importance relative des facteurs motivationnels dans leur influence sur l'intention (Ajzen et Fishbein, 1980).

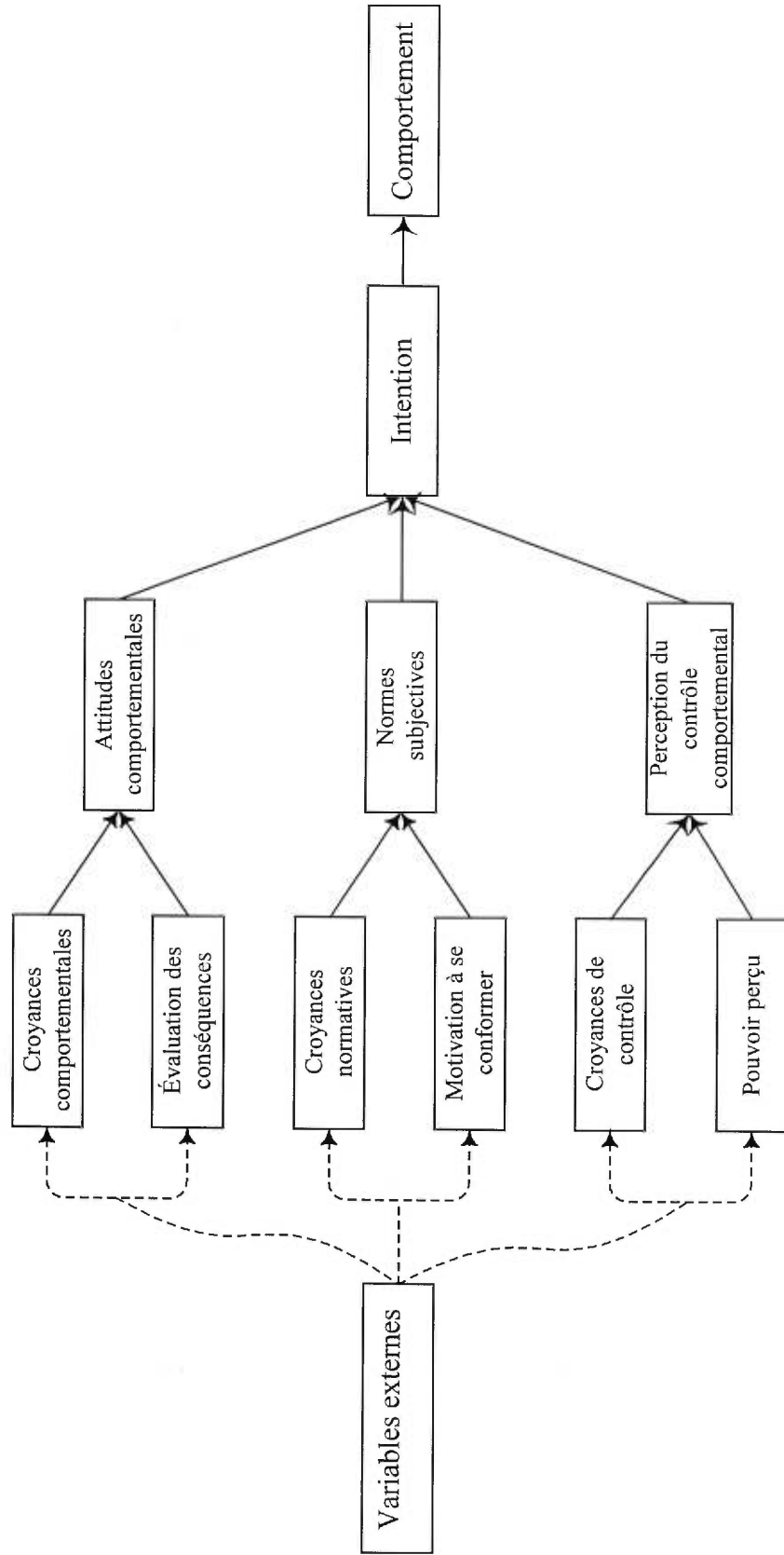


Figure 1: Schéma de la théorie du comportement planifié (Inspiré de Ajzen, 1991 et de Ajzen et Fishbein, 1980)

Les théories du comportement planifié et de l'action raisonnée en sécurité routière

La théorie de l'action raisonnée et la théorie du comportement planifié ont déjà reçu des appuis empiriques. Elles se sont avérées utiles dans l'étude de la motivation 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). De plus, elles ont été utilisées en sécurité routière pour étudier divers comportements tels que le port de la ceinture de sécurité (Budd, North et Spencer, 1984; Jonah et Dawson, 1982; Wittenbraker, Gibbs et Kahle, 1983), les excès de vitesse (Parker, Manstead, Stradling, Reason et Baxter, 1992) et l'alcool au volant (Beck, 1981; Parker et al., 1992). Par ailleurs, d'autres recherches menées en sécurité routière, sans avoir appliqué l'une de ces théories, ont étudié séparément des concepts rejoignant les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental. Dans le cas des excès de vitesse, ces études sont détaillées dans l'article #1, à la section «La théorie du comportement planifié et la sécurité routière». Pour ce qui est de l'alcool au volant, afin de compléter les informations présentées dans l'article #2 (section «The theory of planned behavior and driving under the influence»), la section ci-dessous présente les éléments importants des études qui ont utilisé les théories de l'action raisonnée et du comportement planifié, suivies des études ayant utilisé des concepts semblables à ceux de ces théories.

Les théories du comportement planifié et de l'action raisonnée, et l'alcool au volant

Beck (1981) a utilisé la théorie de l'action raisonnée pour étudier, chez des étudiants universitaires des deux sexes, l'intention de conduire avec des facultés

affaiblies. Les résultats obtenus indiquent que les attitudes et les normes subjectives contribuent à la prédiction de l'intention comportementale, alors que cette même intention permet de prédire six semaines plus tard le comportement rapporté de conduite avec facultés affaiblies. Parker et al. (1992) se sont plutôt inspirés de la théorie du comportement planifié pour étudier l'intention de conduire avec les facultés affaiblies chez un échantillon d'automobilistes britanniques. Leurs résultats indiquent que les trois composantes du modèle contribuent à la prédiction de l'intention. Les auteurs ont également constaté que l'intention comportementale des jeunes était plus forte que celles des automobilistes plus âgés et qu'ils évaluaient moins négativement les conséquences de ce comportement. Également, les hommes démontraient une intention plus favorable à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies que les femmes, et leur scores aux échelles d'attitudes, de normes et de perception du contrôle comportemental étaient toutes plus favorables à la conduite avec facultés affaiblies que ceux des femmes.

En plus des études qui ont utilisé la théorie de l'action raisonnée et du comportement planifié pour étudier l'alcool au volant, d'autres études se sont intéressées à des concepts apparentés aux attitudes, aux normes subjectives et à la perception du contrôle comportemental. Du point de vue des attitudes et des croyances comportementales, plusieurs études rapportent que les jeunes automobilistes considèrent que conduire après avoir consommé de l'alcool présente certains avantages et que les risques reliés sont faibles. Ainsi, Basch, DeCicco et Malfetti (1989) ont mené des discussions de groupe auprès de jeunes conductrices et conducteurs âgés de 18 à 22 ans sur les facteurs qui influencent leur décision de

conduire après avoir consommé de l'alcool. Selon ces jeunes, les conséquences négatives associées à ce comportement sont peu probables et ils retirent certains bénéfices de ce comportement tels que le fait d'être indépendants pour se déplacer, impressionner leurs amis et avoir du plaisir. D'autres études ont également relevé ces mêmes croyances chez les conducteurs les plus susceptibles de conduire avec les facultés affaiblies (Guppy, 1993; Lastovicka, Murry, Joachimsthaler, Bhalla et Scheurich, 1987). Par ailleurs, Jonah (1990a) a constaté que les jeunes de 16 à 24 ans des deux sexes estiment plus faibles les risques d'arrestation et d'accusation comparativement aux autres automobilistes, un fait également observé chez de jeunes hommes de 17 à 24 ans par Guppy (1993). Dans l'ensemble, ces études indiquent donc que les jeunes ont des attitudes plus favorables à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies puisqu'ils estiment que ses conséquences négatives sont peu probables et qu'ils en retirent certains bénéfices.

Par ailleurs, les normes représentent un autre facteur susceptible d'influencer l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool. Ainsi, les jeunes de l'étude de Basch et al. (1989) considèrent que c'est un comportement courant chez les jeunes de leur âge et ils croient que leurs amis approuveraient ce comportement. Selon Jonah (1990a), les jeunes sont davantage exposés à des automobilistes qui conduisent avec les facultés affaiblies et par conséquent seraient plus influencés à agir de cette façon. Les jeunes automobilistes rapportent parfois subir une pression pour conduire sous l'effet de l'alcool de la part des pairs qui dépendent d'eux pour se déplacer (Vegega et Klitzner, 1989).

La perception du contrôle comportemental reçoit aussi des appuis empiriques en tant que facteur d'influence dans la décision de conduire avec les facultés affaiblies. Deux éléments importants contribuent à une perception du contrôle comportemental favorable à l'égard de la conduite avec les facultés affaiblies, soit, la surestimation de ses habiletés en tant que conducteur, et, la sous-estimation des effets de l'alcool sur ses habiletés de conduite. Ainsi, il est connu que les jeunes automobilistes s'estiment meilleurs conducteurs que la moyenne et croient être en mesure d'éviter les accidents reliées à la conduite avec les facultés affaiblies (DeJoy, 1989; Finn et Bragg, 1986; Guppy, 1993). De plus, les jeunes tirent un sentiment d'assurance de leurs expériences passées de conduite avec facultés affaiblies où ils n'ont pas rencontré de difficultés (Basch et al., 1989).

Dans le même ordre d'idées, il semble que les jeunes automobilistes connaissent mal les effets de l'alcool sur leurs capacités. Ainsi, dans les discussions de groupe, certains jeunes ont soutenu que l'alcool leur permet d'améliorer leur habiletés de conduite (Basch et al., 1989). Chez les jeunes les plus susceptibles de prendre des risques au volant, la sous-estimation des effets de l'alcool et de leur taux d'alcoolémie est d'ailleurs courante (Jaccard et Turrisi, 1987; Lastovicka et al., 1987).

Cette sous-estimation des effets de l'alcool et du taux d'alcoolémie est également observée chez les automobilistes de 16-24 ans des deux sexes (Jonah, 1990a). Une étude réalisée en France s'est intéressée à l'estimation des jeunes de leur taux d'alcoolémie à leur arrivée dans un bar et à leur départ. Les résultats

indiquent que si les jeunes avaient tendance à surestimer leur taux d'alcoolémie à l'arrivée au bar, au départ du bar, ils sous-estimaient leur taux d'alcoolémie (cette tendance étant plus marquée chez les jeunes hommes), l'alcool ajoutant probablement à la distorsion de leur jugement (Assailly, 1995).

Il semble donc que les attitudes, les normes et la perception du contrôle comportemental reçoivent des appuis empiriques quant à leur influence envers la conduite avec les facultés affaiblies. Les études présentées ci-haut fournissent cependant peu d'indications sur les déterminants motivationnels spécifiques aux femmes. Un certain nombre de ces études se sont en effet intéressées à des échantillons d'hommes seulement, alors que ceux qui utilisent un échantillon d'hommes et de femmes considèrent les résultats dans leur ensemble et font rarement la distinction entre ces deux sous-groupes. La présente recherche étudiera donc séparément les motivations de ces deux groupes afin de mettre en lumière les motivations spécifiques aux jeunes femmes en regard de la conduite avec les facultés affaiblies.

Objectifs de la recherche

En fonction de la problématique étudiée et de la nature de la théorie du comportement planifiée utilisée ici, le présent programme de recherche poursuit trois objectifs. Il s'agit notamment de vérifier si:

1. l'intention des jeunes conducteurs d'excéder les limites de vitesse permise est déterminée par leurs attitudes, leurs normes subjectives et leur perception du contrôle comportemental à l'égard de ce comportement;
2. l'intention des jeunes hommes de conduire après avoir consommé de l'alcool est déterminée par leurs attitudes, leurs normes subjectives et leur perception du contrôle comportemental à l'égard de ce comportement;
3. l'intention des jeunes femmes de conduire après avoir consommé de l'alcool est déterminée par leurs attitudes, leurs normes subjectives et leur perception du contrôle comportemental à l'égard de ce comportement.

Détails complémentaires sur la méthodologie

Comme il l'a été mentionné précédemment, la présente recherche comprend trois volets: le premier volet s'intéresse à la vitesse chez les jeunes hommes en milieu urbain, le second volet s'intéresse à l'alcool au volant chez ce même groupe alors que le troisième volet se penche sur cette dernière problématique chez les jeunes femmes. La réalisation de ces trois volets a nécessité la construction d'un premier questionnaire sur la vitesse en milieu urbain et d'un second sur l'alcool au volant. Afin de réduire les répétitions déjà nombreuses dans les chapitres subséquents, le processus de construction des questionnaires sera présenté ici. Ces questionnaires ont été élaborés selon les procédures définies par Ajzen et Fishbein (1980) et par Ajzen (1991) dans le cas de la mesure de perception du contrôle comportemental et sont présentés dans les appendices A et B.

La toute première étape dans le processus de construction du questionnaire consiste à définir spécifiquement le comportement étudié (Ajzen et Fishbein, 1980). À cette fin, un scénario de vitesse en milieu urbain a été élaboré et un autre scénario d'alcool au volant. Ces scénarios se formulaient comme suit:

Vitesse:

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.

Alcool:

Tu te rends en voiture à un party qui a lieu sur le campus. Pendant le party, tu consommes de l'alcool. En fin de soirée, tu dois retourner chez toi, mais tu n'es pas certain(e) de dépasser ou non la limite légale d'alcoolémie.

L'étape suivante, soit la construction des énoncés de croyances du questionnaire, requiert de mener une étude pilote afin d'identifier les croyances sous-jacentes des jeunes envers les comportements étudiés. Ces énoncés sont ainsi recueillis selon les recommandations de Ajzen et Fishbein (1980) afin que les croyances incluses dans le questionnaire soient inspirées de celles de la population étudiée plutôt que de celles des chercheurs. Des entrevues ont donc été menées auprès de 20 étudiants de l'Université de Montréal recrutés par le biais des babillards

et de groupes de discussion Internet de l'Université. 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 l'égard des scénarios d'excès de vitesse et d'alcool au volant. À partir de ce matériel, les mesures de croyances ont été construites en utilisant les idées énoncées le plus souvent par les répondants, soit celles mentionnées par au moins 33 % des interviewés.

Une fois les croyances choisies, les diverses mesures de chaque questionnaire ont été élaborées selon les exemples suggérés par Ajzen et Fishbein (1980) dans le cas de la mesure d'intention et des mesures directes et indirectes d'attitudes et de normes subjectives et selon les directives de Ajzen (1991) et les exemples de Ajzen et Driver (1991) dans le cas de la perception du contrôle comportemental. Les mesures directes comprennent quelques énoncés chacune. La moyenne des réponses aux énoncés de la mesure indique le score total à cette mesure. Par ailleurs, toutes les mesures indirectes comprennent deux échelles qui évaluent les deux ensembles de croyances sous-jacentes au déterminant correspondant. Par exemple, la mesure indirecte des attitudes comprend d'une part, l'échelle des croyances comportementales et, d'autre part, l'échelle de l'évaluation de la conséquence. Le score obtenu pour chaque croyance est pondéré par son évaluation et le total de ces produits indique le score à l'échelle.

Après l'administration des questionnaires, les distributions des items ont été vérifiées et des analyses de cohérence interne ont été réalisées pour toutes les

échelles, menant à l'élimination d'un certain nombre d'items. Les échelles résultantes sont présentées avec leur alpha de Cronbach dans des tableaux aux appendices C et D. Il est à noter que les questionnaires sur l'alcool au volant des hommes et des femmes ont été traités séparément puisque le troisième volet de cette étude s'intéressait aux motivations spécifiques des jeunes femmes envers ce comportement. Lors de l'analyse des items des mesures directes, la plupart des énoncés ont obtenu des corrélations adéquates avec le score total à l'échelle (supérieures à .30 – selon un critère suggéré par Carmines et Zeller, 1979), de sorte que peu d'entre eux ont été retranchés. Ainsi, un item fut éliminé dans les mesures directes d'attitudes de tous les questionnaires. Cet item, formulé de façon semblable d'un questionnaire à l'autre, obtenait toujours une faible corrélation avec le score total à l'échelle (entre .15 et .24). Un item de la mesure directe de la perception du contrôle comportemental fut aussi retiré dans tous les questionnaires pour la même raison (corrélation avec le score total variant de .01 à .27). Les analyses de cohérence interne ont révélé des échelles présentant des alphas de Cronbach égaux ou supérieurs à .60, les mesures de la perception du contrôle comportemental obtenant les alphas les moins élevés (de .60 à .66) alors que les mesures d'intention obtiennent les alphas les plus élevés (de .87 à .93).

Les mesures indirectes ont été vérifiées de la même façon. Cependant, il est important de noter que le processus même de construction de ces échelles ne vise pas à assurer l'obtention d'indices élevés de cohérence interne (Ajzen et Driver, 1991). En effet, selon Ajzen et Madden (1986), les échelles de croyances ne constituent pas nécessairement des échelles uni-dimensionnelles puisque les énoncés représentent les

croyances de la population étudiée. La sélection des items fut donc moins sévère que pour les mesures directes et un nombre limité d'items ont été retranchés de ces échelles. Ainsi, dans le questionnaire sur la vitesse, un item de la mesure indirecte des attitudes a été éliminé, sa corrélation avec le total de l'échelle étant presque nulle. Un autre item fut retiré de la mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental pour la même raison. Pour le questionnaire d'alcool chez les hommes et les femmes, les analyses réalisées parallèlement sont arrivées au même résultat: soit le retrait de deux items de la mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental, items dont les corrélations avec le total étaient faibles ou nulles.

Les questionnaires ainsi modifiés ont servi à l'étude des motivations de jeunes conducteurs à l'égard des excès de vitesse et de l'alcool au volant, de même qu'à l'étude des motivations des jeunes conductrices envers l'alcool au volant. Les trois chapitres qui suivent présentent de façon plus détaillée la problématique sous-jacente à chacun de ces thèmes et rapportent les résultats obtenus à l'aide des questionnaires. Une discussion générale des résultats suivra ces trois chapitres et permettra de souligner les conclusions de cette programmation de recherche.

Article #1:

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

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

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

Isabelle Marcil

Université de Montréal

Thérèse Audet

Université de Sherbrooke

Jacques Bergeron

Université de Montréal

Note des auteurs

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.

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-clés: jeunes conducteurs, motivation, vitesse, comportement planifié

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 limits is predicted mainly by attitudes and perceived control toward that behavior. Some prevention strategies are discussed.

Keywords: young drivers, motivation, speed, theory of planned behavior

Introduction

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 Wasielewski, 1983; Jonah, 1986; Wasielewski, 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, Wasielewski (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 sont 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 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

motivacionnels 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 pourrait 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 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).

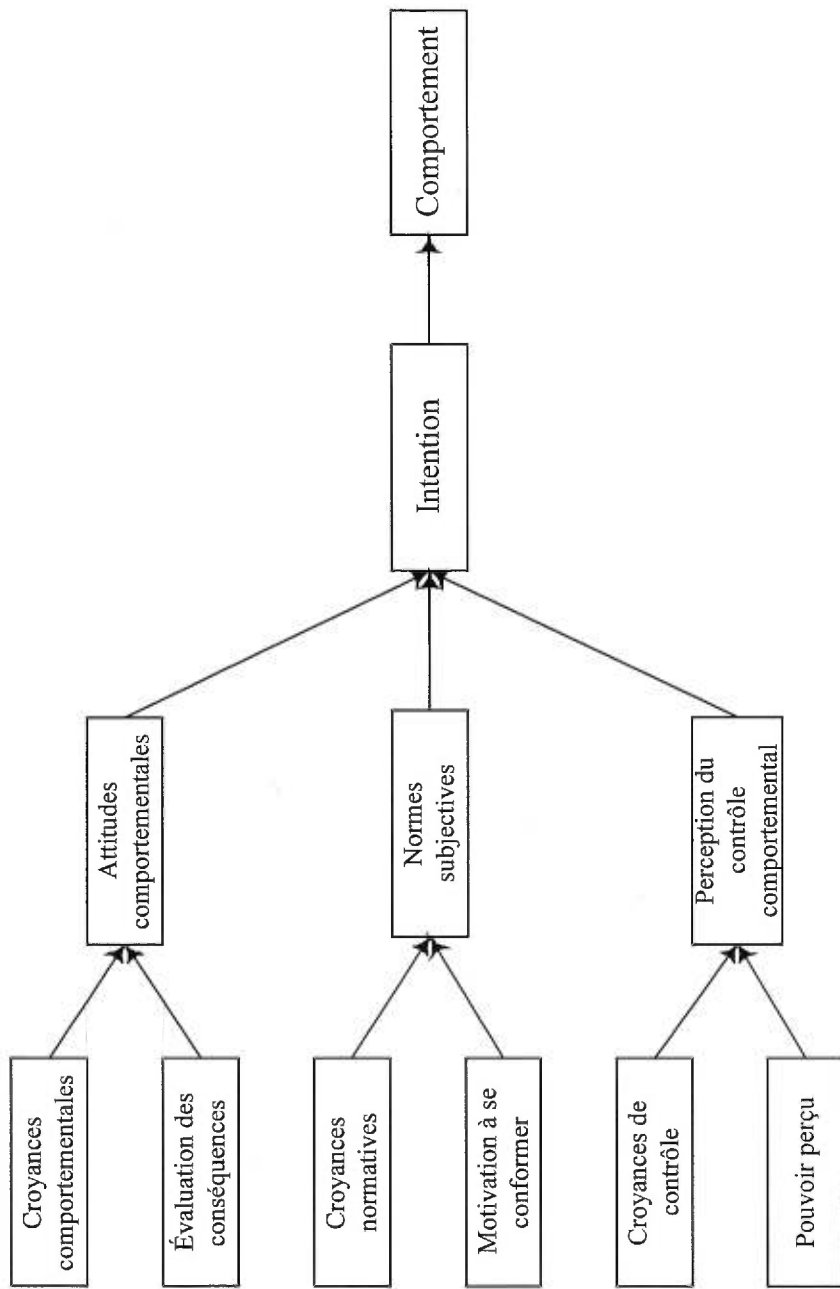


Figure 1: Schéma de la théorie du comportement planifié (Inspiré de Ajzen, 1991)

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, Kanellaidis et al. (1995) observent la tendance chez les répondants à surestimer leurs habiletés de conducteur. 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 (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 ($\underline{M} = 20,3$ ans) ont complété le questionnaire construit pour cette étude. Ces participants comptent entre zéro et huit ans d'expérience de conduite ($\underline{M} = 3,4$ 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 ($\underline{M} = 21$ 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 indiquent leur réponse à chaque question 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 à l'échelle correspond à la moyenne des 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 répondent encore sur une échelle bipolaire de 7 points, allant de -3 à +3. La moyenne des réponses indique 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 à cette échelle 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 moyenne 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 donné 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 à l'échelle est obtenu par la sommation des produits des réponses fournies à 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: difficile - facile”. Le score total est obtenu par la moyenne des 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 correspond à la sommation de 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.

Déroulement

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, tous 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.

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 (-0,19 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.

Tableau 1:

Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire

Échelle	Moyenne	Écart-type
Intention	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	0,03	0,64
Normes subjectives indirectes	-0,11	0,63
Perception de contrôle indirecte	-0,19	0,51

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 corrélées. 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 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.

Tableau 2:

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

Variables	<i>B</i>	<i>SE B</i> ^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*.

* $p < .05$. *** $p < .001$.

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 comportemental¹.

¹ 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

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

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.

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.

Article #2:

Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive
in Young Male Drivers

Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive
in Young Male Drivers

Isabelle Marcil and Jacques Bergeron

Université de Montréal

Thérèse Audet

Université de Sherbrooke

Authors' note

Isabelle Marcil, Université de Montréal; Jacques Bergeron, Université de Montréal; Thérèse Audet, Université de Sherbrooke.

This research was supported by funds from the Fonds FCAR, the Minister of Transports of Quebec and from the SSHRC. The authors would like to thank Thomas J. O'Hare for the linguistic revision of the manuscript.

Correspondence concerning this article should be addressed to Jacques Bergeron, Department of Psychology, Université de Montréal, C.P. 6128, succursale Centre-Ville, Montréal (Québec), Canada, H3C, 3J7. Electronic mail may be sent to



Abstract

Anyone drinking and driving has a high risk of accident. Young male drivers, however, run the highest risk; at the same levels of blood alcohol, they have more accidents than any other group. Understanding the motivation of young males to drink and drive may help us prevent such behavior. In the present study, 115 male drivers aged 18 to 24 completed a questionnaire, based on Ajzen's theory of planned behavior, designed to study the motivational factors leading to drinking and driving. According to the results, the young male drivers' intention to drink and drive can be predicted in the light of their attitudes, their perceived behavioral control, and, to a lesser degree, subjective norms. Some prevention strategies are discussed.

Introduction

The over-involvement of young drivers in road accidents is a well-known fact to anyone interested in road safety (Doherty, Audrey, & MacGregor, 1998; Evans, 1991). In the province of Quebec, Canada, where the current study took place, young drivers (18 to 24 years old) represent only 12% of license holders, yet they account for 23% of drivers involved in fatal or serious injury accidents (Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], 1997). Risk taking behavior is often cited as an explanation for this situation with drinking and driving being an especially important factor in young drivers' accidents (Mayhew, Donelson, Beirness, & Simpson, 1986).

Drinking and driving among youth

Alcohol contributes highly to the involvement of young drivers in accidents. In 1996, in Canada, 52% of fatal accidents of young drivers aged 18 to 25 involved alcohol, a figure comparable to those of any other industrialized country (Mayhew, Brown, & Simpson, 1998). In 82% of these fatal accidents, the blood alcohol concentration (BAC) of the driver exceeded the legal limit of 0.08 mg%. Furthermore, for the same level of alcohol in their bloodstream, young drivers have a much higher relative risk of accident than older drivers (Mayhew et al., 1986; Zador, 1991). In addition, this relative risk increases faster for them as the level of BAC rises. Finally, young drivers (16-24 years old) more frequently report having driving under the influence than older drivers do (Jonah, 1990a).

The problem of drinking and driving among youth is more acute among males. Canadian data on drivers involved in fatal accidents and tested for positive BAC show that males of all ages constitute 80% of this group (Mayhew et al., 1996). More precise results in regard to age come from an Australian study which indicates that young males 16 to 20 years old and 21 to 35 years old deceased or injured in accidents, are more likely to have a positive BAC than females of the same age groups (Holubowycz, Kloeden, & McLean, 1994). Other studies and surveys of young drivers show that males more often report driving after drinking than females (Augustyn & Simons-Morton, 1995; Harré, Field, & Kirkwood, 1996; Mayhew et al., 1986). All these observations justify the attention focused on the problem of young male drinking and driving.

The involvement of young drivers in accidents related to alcohol has serious social and economical consequences, consequences that warrant research to reduce this problem. In an attempt to identify predictors of driving under the influence, many researchers have studied demographic variables (e.g., age, sex, etc) and personality factors (sensation seeking, hostility, etc) of young drinking drivers (for a review, see Augustyn & Simons-Morton, 1995; Donovan, Marlatt, & Salzborg, 1983; Jonah, 1990b). These variables allow the identification of subgroups more at risk of drinking and driving, but demographic and personality variables are difficult to modify by prevention strategies. However, information on the motivational factors underlying the intention to drink and drive would help to plan some strategies to prevent drinking and driving among youth.

The aim of this paper is to better understand the relationships between motivational factors and the intention to drink and drive among young male drivers. To achieve this goal, the theory of planned behavior (Ajzen, 1991) will be used. According to this theory, three categories of motivational factors are needed in the study of a behavior: the individual's attitudes, norms, and perceived behavioral control. Support for this theory comes from research in various domains, such as exercising behavior (Godin & Gionet, 1991; Godin, Valois, & Lepage, 1993), the use of condoms (Boldero, Moore, & Rosenthal, 1992; Lafrenaye, 1993) and leisure behaviors (Ajzen & Driver, 1991, 1992).

Theory of planned behavior

In their theory of reasoned action, Ajzen and Fishbein (1980) proposed that the most immediate determinant of a behavior is an individual's intention to perform it (see figure 1). The intention, in turn, could be predicted by the individuals' attitudes toward the behavior and by their subjective norms. In this theory, the concept of subjective norms is defined as the individual's perception of social pressures to perform or not the behavior (Ajzen et Fishbein, 1980). In 1991, Ajzen extended the theory of reasoned action by adding a third parameter in predicting the intention to perform a behavior: the perceived behavioral control (PBC) of the individual. Ajzen described this concept as the individual's perception of control over the behavior, an estimate based on past experiences, and on the anticipation of obstacles which may prevent the behavior. Generally, the more positive these three components (attitudes, subjective norms and PBC), the stronger the intention to perform the behavior (Ajzen, 1991). Therefore, the behavior is more likely to appear

with a strong behavioral intention. The relative weight of the three components in the prediction of the intention varies according to the behavior studied (Ajzen, 1991; Ajzen & Fishbein, 1980).

In the theory of reasoned action, each determinant of the intention is also influenced by different sets of beliefs (Ajzen & Fishbein, 1980). Thus, attitudes are influenced by the individual's beliefs about the consequences of the behavior (behavioral beliefs) weighted against the individual's evaluation of these consequences. Subjective norms, in turn, are determined by the normative beliefs of the individual, that is, the individual's perception of the opinion of specific persons or groups about their behavior. Those beliefs are counterbalanced by the individual's motivation to comply with the opinion of these specific persons or groups. In his theory of planned behavior, Ajzen (1991) also defined a set of beliefs related to the PBC: the beliefs about control. These are defined as the individual's beliefs about the presence (or absence) of factors contributing to or hindering the behavior. Each of these control beliefs is moderated by the perceived power of these factors as facilitators or inhibitors of the behavior.

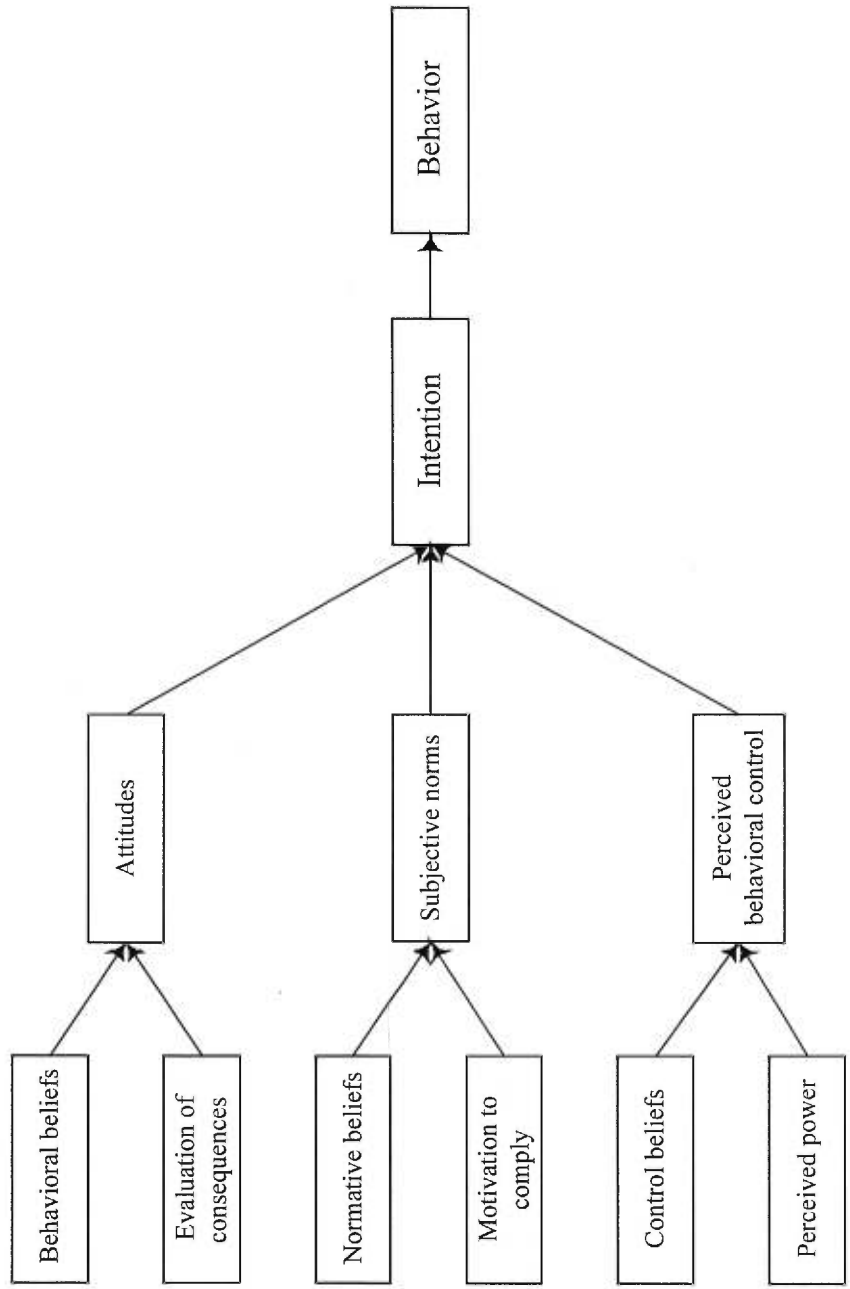


Figure 1: Theory of planned behavior (inspired from Ajzen, 1991)

The theory of planned behavior and driving under the influence

The theory of planned behavior and the theory of reasoned action have been used before to predict intention to drink and drive among the general population (Parker, Manstead, Stradling, Reason, & Baxter, 1992) and among college students (Beck, 1981).

Using a questionnaire inspired by the theory of planned behavior, Parker et al. (1992) studied four driving violations, including drinking and driving, among a sample of British drivers of all ages. In this questionnaire, the authors used measures based on the beliefs related to attitudes and to subjective norms. Their measure of PBC asked subjects to indicate how much control they thought they had over “avoiding drinking and driving”. The authors observed that the intention was predicted by the belief-based measures of attitudes and subjective norms, and that this prediction could be refined by considering PBC. However, they did not specify which of the attitudes or subjective norms was more important in this prediction. The authors also observed that the intention of young drivers to drink and drive was more positive than among older drivers, and they had a less negative evaluation of the consequences of drinking and driving than older drivers did.

In 1981, Beck, using the theory of reasoned action, studied the intention to drink and drive among a college population. Beck’s questionnaire measured the attitudes toward this behavior, the respondents’ normative beliefs, the intention to drink and drive during the next six weeks, and the report of the same behavior in the

past six weeks. These two last measures were included in order to observe the relationship between the intention and the behavior of drinking and driving. The questionnaire was completed at two different points in time, six weeks apart, by 107 male and female college students aged 17 to 43. The results indicated that the intention measured on the first completion of the questionnaire was significantly related to the behavior reported six weeks later. Also, both attitudes and normative beliefs were useful in the prediction of the intention to drink and drive, the former having a more important impact on behavior than the latter. Beck also measured other beliefs, including a belief about the effectiveness in avoiding the negative consequences of drinking and driving. This last belief also had some influence in the prediction of the intention, an interesting fact since this belief is close to the PBC concept of the theory of planned behavior. Thus, this result suggests that the PBC would be useful in understanding the motivational determinants of drinking and driving.

In light of these studies, it can be assumed that the theory of planned behavior will be helpful in studying the motivational factors underlying young male drivers' intentions to drink and drive. In contrast to previous studies, the present research operationalizes the theoretical concepts of the theory of planned behavior according to its authors' guidelines (Ajzen & Fishbein, 1980; Ajzen, 1991). It focuses specifically on young male drivers aged 18 to 24 since drinking and driving is a more acute problem for this group. Also, since 1981, many prevention campaigns have been done and new laws regarding drinking and driving have been established; thus

this study will allow us to see the importance of each determinant of the intention and the addition of the PBC component in regard to Beck's results of 1981.

Methodology

Subjects

One hundred and thirteen French-speaking male students of the Université de Montréal, aged 18 to 24 years old ($M = 20.5$ years old, $SD = 1.28$) completed the questionnaire. To take part in the study, subjects had to have a valid driver's license. The subjects had from zero to eight years of driving experience ($M = 3.65$ years, $SD = 1.59$) and they drove an average of 154.3 km per week ($SD = 170.26$).

Questionnaire

Measures of intention, attitudes and subjective norms toward drinking and driving behavior were built according to the procedure defined by Ajzen and Fishbein (1980), whereas the measure of PBC was designed following Ajzen's instructions (1991).

The questionnaire, written in French, first introduced a scenario of a potential situation of drinking and driving. The participants had to imagine themselves driving to a party on the university campus. During the party, they consume alcohol and at the end of the night, they have to go home, but they are not sure whether or not their blood alcohol level exceeds the legal limit. Keeping that scenario in mind, participants then completed the questionnaire. They answered each question on a 7-points bipolar scale ranging from -3 to +3.

The measure of intention included four items measuring the strength of the subject's intention to drive after drinking in the proposed scenario. An example of such a question could translate as: "I intend to drive after consuming alcohol at the party"; the respondents indicated their response on a bipolar scale with endpoints labeled "extremely unlikely" to "extremely likely". Responses to the four items were averaged to obtain the score on the scale. Its internal consistency, as measured by Cronbach's alpha, was .93.

The attitudes measure, based on nine semantic differentials (e.g., good or bad; pleasant or unpleasant, etc.), assessed the subject's positive or negative evaluation of the behavior described in the scenario. The nine items were averaged to obtain the scale score. The internal consistency of the scale was .89.

The subjective norms were measured by three questions assessing the respondent's evaluation of his referents' opinions about his behavior in the described situation. For example, participants answered to "Most people important to me would be disappointed in me if I drove after drinking alcohol at the party: extremely unlikely to extremely likely". The average of the three items corresponds to the score of this scale. Cronbach's alpha was .75.

Finally, the PBC construct included four items that were averaged to obtain the scale score. This measure assessed the respondent's perception of control over his driving after having consumed alcohol during a party. An example of this

translates as: “For me, driving after consuming alcohol at the party is: extremely difficult to extremely easy”. The internal consistency of this scale according to Cronbach’s alpha was .66.

After completing the measures related to the theory, respondents then completed some questions on their age, driving experience, weekly mileage and they reported their frequency of driving after drinking during the past year.

Procedure

Questionnaires were distributed to students in class. The participants were assured that their responses would be confidential and anonymous. The instructions were to complete the questionnaire at home and to bring it back to the next class. The questionnaires were collected at this second meeting and participants who had not completed their copy received a pre-stamped envelope addressed to the research director. In addition, in case of students absences at the second meeting, every teacher received an internal mail address at the university where they could send the uncollected copies. These strategies allowed collection of 54.2% of all distributed copies.

Results

Table 1 shows averages and standard deviations for the main constructs of the theory. A close examination of this table reveals that the responses to the various scales are rather negative, except for the PBC scale. The intention to drive after drinking alcohol was negative. Also, as indicated by the attitude measure,

respondents had a negative evaluation of drinking and driving in the illustrated scenario. They also felt, according to the subjective norm measure, that most of their important others would not approve of this behavior. Finally, according to the PBC scale, respondents indicated that they have a slightly positive perception of control over the behavior studied, a result in contrast to the other scales of the questionnaire, which were negative.

Table 1:

Means and standard deviations of the questionnaire's scales

Scale	Mean	Standard deviation
Intention	-1.18	1.65
Attitudes	-1.48	0.97
Subjectives norms	-1.67	1.08
PBC	0.10	1.28

The intention of drinking and driving was correlated with the attitudes ($r = .76$, $p < .001$), the subjective norms ($r = .61$, $p < .001$) and with the PBC ($r = .63$, $p < .001$). If the assumption of the theory of planned behavior is right, intention should be related to the behavior. This assumption was tested by correlating the intention measure with the reported frequency of drinking and driving during the past year. The correlation obtained was moderate but significant ($.38$, $p < .001$).

According to the theory, intention to drink and drive should be predicted by its motivational determinants. Multiple regression analysis allowed this verification. The results, presented in Table 2, indicate that the attitudes, subjective norms, and PBC account for 64% of the total variance of the intention variable. A closer look at these results indicates that the attitude variable is the most important factor in the prediction, followed by the PBC, and to a lesser extent by the subjective norms.

Table 2:
Multiple regression analysis: Prediction of intention
by attitudes, subjectives norms and PBC

Variables	<i>B</i>	<i>SE B</i> ^a	β
Attitudes	.39	.07	.51***
Subjectives norms	.33	.16	.16*
PBC	.32	.10	.24**

Note. $R^2 = .64$

^a *SE B* = standard error of *B*.

* $p < .05$. ** $p < .01$. *** $p < .001$.

Discussion

The purpose of the current study was to better understand the relationships between motivational factors and the intention to drink and drive among young male drivers aged 18 to 24, using the theory of planned behavior (Ajzen, 1991). The

results indicate that the intention to drink and drive was primarily predicted by attitudes, followed by PBC and, to a lesser extent by the subjective norms. Thus, this study confirms the observations of Parker et al. (1992). Moreover, it specifies Parker's results by clearly establishing the relative weights of each motivational factor in the prediction of the intention to drink and drive among young male drivers. In addition, the present study indicates that Beck's results (1981) are still valid since attitudes again have a more important weight than subjective norms in predicting the intention to drink and drive. This study also complements Beck's results by revealing the influence of another important determinant: the drivers' PBC.

In terms of prevention, the results point out that young drivers have negative attitudes, norms and intentions toward drinking and driving, a probable indication of the influence of the numerous prevention campaigns against this behavior. However, intentions are also related to PBC and this factor, unlike the other determinants of the intention, was not negative. This means that some people feel they have good control over their driving even under the influence of alcohol. Such a perception can increase their intention to drink and drive. Furthermore, it has been documented that young drivers tend to overestimate their driving skills and to perceive themselves as better than the average driver, even in situations of drinking and driving (Basch, DeCicco, & Malfetti, 1989; DeJoy, 1989; Guppy, 1993). Thus, reducing the PBC of young drivers to a more realistic level could be a promising new avenue for prevention. In addition, this kind of strategy would be useful considering that, under the influence of alcohol, people's perception of their abilities can be even more inflated (Steele & Josephs, 1990).

Informing young drivers about the effects of alcohol on their judgment and abilities is one example of a strategy to bring their PBC to a more realistic level. Such strategy has been used in Germany (Pappritz, 1994). The German automobile club (Allgemeiner Deutscher Automobil Club - ADAC) created a video to illustrate the impairing effects of alcohol. The video demonstrated the effect of alcohol on driving skills by showing young volunteers participating in skill tournaments when sober and when drunk (BAC level ranging from 0.08 mg% to 0.17 mg%). A group of young observers and the volunteers themselves all indicated that this video made them more aware of the effects of alcohol on their driving. They added that they were more convinced by this factual presentation than by the traditional campaigns reporting accidents related to drinking and driving.

The present study allows a better comprehension of the motivational factors that bring young people to drive after drinking at a party. The results suggest some interesting prevention avenues for such situations. Of course, the motivational factors involved here might differ in other contexts. Thus, future research might consider the motivations involved in other situations leading to drinking and driving (such as after drinking in bars or drinking at a friend's house) or investigate the motivational factors of high-risk groups for drinking and driving. The social-demographic characteristics of these groups have been studied; it would now be interesting to know how these groups differ from the normal population in their motivations.

Article #3:

Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool
chez de jeunes conductrices québécoises

Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool
chez de jeunes conductrices québécoises

Isabelle Marcil

Université de Montréal

Thérèse Audet

Université de Sherbrooke

Jacques Bergeron

Université de Montréal

Note des auteurs

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.

Résumé

Le nombre de jeunes femmes qui conduisent après avoir consommé de l'alcool est à la hausse. Cette situation est inquiétante dans la mesure où, pour les mêmes taux d'alcoolémie, elles ont un risque relatif d'accident plus élevé que les jeunes hommes. Jusqu'à maintenant, il existe peu d'information sur les motivations qui sous-tendent ce comportement chez des jeunes femmes. Afin d'étudier ces motivations, un questionnaire, construit selon la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991), a été distribué à 108 femmes âgées de 18 à 24 ans. Les résultats indiquent que les attitudes, la perception du contrôle sur le comportement et, dans une moindre mesure, les normes subjectives influencent l'intention de ces jeunes femmes de conduire après avoir consommé de l'alcool. La discussion porte sur les implications de ces résultats pour la prévention.

Mots-clés: jeunes, femmes, alcool au volant, motivation, attitudes, normes, perception de contrôle

Abstract

Recent research shows that drinking and driving is increasing among young women. Considering their higher relative risk of accident compared to young male drivers, this fact deserves attention. Until now, few studies have focused on the motivations underlying young women's drinking and driving. To shed some light on this situation, a questionnaire was built according to Ajzen's theory of planned behaviour (1991), and completed by 108 young females aged 18-24. According to the results, young women's intention to drink and drive depends primarily on their attitudes, followed by perceived behavioural control and, to a lesser degree, on their subjective norms. Some prevention strategies are considered in the discussion.

Keywords: youth, females, drinking and driving, motivation, attitudes, norms, perceived behavioural control

Introduction

Il est bien connu en sécurité routière que les jeunes conductrices et conducteurs sont surreprésentés dans les accidents routiers. L'alcool au volant est l'un des facteurs importants qui contribue à cette situation. Ainsi, en 1996 au Canada, l'alcool est impliqué dans 52 % des accidents mortels des jeunes automobilistes âgés de 18 à 25 ans, une donnée comparable à celle d'autres pays industrialisés (Mayhew, Brown, & Simpson, 1998). Dans 82 % de ces cas, le taux d'alcoolémie du conducteur dépassait la limite légale de 0,8 g/l. Les hommes représentant plus de 85 % des conducteurs décédés avec un taux d'alcoolémie positif (Mayhew et al., 1998), l'alcool au volant apparaît comme un problème essentiellement masculin.

Cependant, les femmes s'exposent de plus en plus à des situations d'alcool au volant (Popkin et al., 1988). Ainsi, aux États-Unis en 1986, une enquête terrain sur la conduite avec facultés affaiblies indique que, le weekend, les hommes sont presque trois fois plus nombreux que les femmes (9,9 % de tous les automobilistes contre 3,9 %) à conduire la nuit avec un taux d'alcoolémie de 0,5 g/l à 1,0 g/l (Voas et al., 1996). En 1996, dans une nouvelle enquête terrain, les auteurs ont constaté une baisse du pourcentage d'hommes ayant un taux d'alcoolémie positif (8,7%) alors que les femmes augmentaient leur représentation en ce domaine à 5,8 %, réduisant ainsi l'écart entre ces deux groupes à 44 %. L'augmentation de l'exposition aux situations d'alcool au volant est particulièrement marquée chez les jeunes femmes dans cette même enquête terrain de 1996, puisque chez les moins de 21 ans, elles étaient aussi susceptibles que les hommes de conduire après avoir consommé de l'alcool (Voas et

al., 1996). Par ailleurs, entre 1974 et 1986, les taux d'accidents reliés à l'alcool augmentent chez les femmes de 18 à 24 ans, alors qu'ils diminuent chez les hommes du même âge (Popkin, 1991). Selon Popkin (1991), cette augmentation des accidents liés à l'alcool n'est pas uniquement due à une plus grande exposition sur la route puisque les taux de ces accidents augmentent nettement plus que le taux global des accidents des femmes. Cette progression de la conduite avec facultés affaiblies chez les femmes est d'autant plus inquiétante que, si les femmes conduisent moins souvent sous l'effet de l'alcool que les hommes, lorsqu'elles le font, elles ont un plus grand risque d'accident que les hommes (Biecheler-Fretel et al., 1989; Zador, 1991). Ainsi, pour les mêmes taux d'alcoolémie, les jeunes femmes de 16 à 24 ans ont un risque relatif plus élevé d'accident que les jeunes hommes du même âge, le risque de ceux-ci étant déjà passablement plus élevé que celui des conducteurs de 25 ans et plus (Zador, 1991).

Cette modification du comportement des femmes à l'égard de l'alcool au volant résulte probablement de changements sociaux. Les femmes travaillent davantage, elles conduisent davantage et elles consomment également plus d'alcool, les normes sociales s'étant assouplies en regard de la consommation d'alcool par les femmes (Popkin, 1991, 1993; Shore et al., 1988). D'ailleurs, les femmes représentent une clientèle cible de l'industrie de l'alcool des années 90 (Popkin, 1991, 1993). Toujours selon Popkin (1991), le fait que les jeunes femmes conduisent de plus en plus souvent après avoir consommé de l'alcool semble indiquer que les efforts préventifs et législatifs ne rapportent pas tous les bénéfices escomptés pour cette sous-population. Or, si la population des jeunes hommes a souvent été étudiée en

regard de l'alcool au volant, il n'en va pas de même pour la population des jeunes femmes. À l'exception des travaux de Popkin et ses collègues (1988, 1991, 1993), les données portant exclusivement sur les femmes sont plutôt rares et sont le plus souvent de nature épidémiologique. Considérant leur implication grandissante dans les accidents reliés à l'alcool au volant et leur risque plus élevé d'accident sous l'effet de l'alcool, il semble important de trouver des moyens de mieux cibler les efforts de prévention à l'égard de ce groupe. À l'heure actuelle, il existe peu d'information quant aux raisons qui sous-tendent ce comportement chez les jeunes femmes. La présente étude vise à étudier les motivations spécifiques aux jeunes conductrices envers la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

La théorie du comportement planifié

La théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991) sert ici de cadre théorique à l'étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes conductrices. Selon cette théorie, l'intention comportementale d'un individu constitue le principal déterminant d'un comportement donné (voir figure 1). Cette même intention est influencée par trois types de facteurs motivationnels. Ces facteurs sont les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental. 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. Les normes subjectives sont définies comme les perceptions qu'a l'individu des pressions sociales pour adopter ou non un comportement (Ajzen et Fishbein, 1980). Quant à la perception du contrôle comportemental, elle représente un estimé du contrôle que l'individu croit avoir sur le comportement, estimé basé sur

ses expériences passées et les obstacles anticipés. Ces trois composantes déterminent donc l'intention comportementale; plus elles sont positives (i.e.: évaluation favorable du comportement, perception de l'approbation de l'entourage, perception d'un bon contrôle comportemental), plus l'intention d'adopter le comportement sera forte. Le poids relatif de chacun de ces trois déterminants motivationnels dans la prédiction de l'intention varie selon le comportement étudié (Ajzen, 1991; Ajzen et Fishbein, 1980).

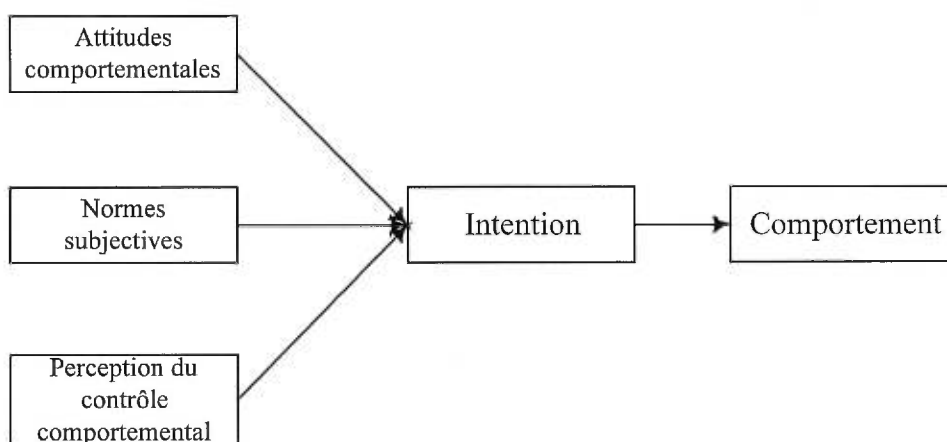


Figure 1: Schéma de la théorie du comportement planifié

(Inspiré de Ajzen, 1991)

La théorie du comportement planifié et la sécurité routière

La théorie du comportement planifié a déjà été utilisée afin d'étudier l'intention comportementale et ses motivations sous-jacentes à l'égard de l'alcool au volant (Marcil et al., 1999; Parker et al., 1992). Dans ces deux études, l'intention comportementale de conduire après avoir consommé de l'alcool est significativement reliée aux attitudes, aux normes et à la perception du contrôle comportemental des participants, dans une population générale (Parker, 1992) et chez une population de

jeunes conducteurs masculins âgés de 18 à 24 ans (Marcil et al., 1999). Cette théorie devrait donc être utile dans la présente étude afin de mieux connaître, chez de jeunes femmes, l'importance des différents déterminants motivationnels de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Méthodologie

Participant

Au total, 108 femmes âgées de 18 à 24 ans ($M = 20,73$ ans) ont complété le questionnaire construit pour cette étude. Ces participantes comptent au plus huit ans d'expérience de conduite ($M = 3,73$ ans, écart-type = 1,68) et elles conduisent en moyenne 120,78 km par semaine (écart-type = 154,52). Elles ont été recrutées dans diverses institutions universitaires de Montréal. Pour pouvoir compléter le questionnaire, elles devaient posséder un permis de conduire valide du Québec ou d'une autre province canadienne.

Questionnaire

Un questionnaire construit conformément à la procédure établie par Ajzen et Fishbein (1980) et par Ajzen (1991) sert d'outil de mesure. Il comprend une mesure d'intention comportementale et des mesures d'attitudes, de normes subjectives et de perception du contrôle comportemental. Ce questionnaire présentait tout d'abord une situation potentielle d'alcool au volant. Les participantes devaient se représenter la situation suivante:

Tu te rends en voiture à un party qui a lieu sur le campus. Pendant le party, tu consommes de l'alcool. En fin de soirée, tu dois retourner chez toi, mais tu n'es pas certaine de dépasser ou non la limite légale d'alcoolémie.

Après avoir lu ce scénario, les participantes devaient répondre aux questions en se référant toujours à la situation décrite. Tout au long du questionnaire, les choix de réponses possibles sont toujours présentés dans le même format, sur une échelle bipolaire de 7 points allant de -3 à 3.

La mesure d'intention comportementale comptait quatre énoncés évaluant la force de l'intention de la répondante envers le comportement étudié. Par exemple, à la question: "J'ai l'intention de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party", les participantes choisissaient une réponse sur une échelle allant de "extrêmement improbable" à "extrêmement probable". Le score à l'échelle correspond à la moyenne des réponses aux quatre énoncés. La consistance interne de cette échelle, telle que mesurée par l'alpha de Cronbach, est de .93.

Pour la mesure des attitudes, les répondantes devaient évaluer la situation présentée au début du questionnaire au moyen de neuf paires de différenciateurs sémantiques (exemple: bon-mauvais, plaisant-déplaisant, etc). Chacune de ces paires de différenciateurs était présentée sur une échelle bipolaire de 7 points sur laquelle les participantes situaient leur réponse. La moyenne des réponses représente le score des participantes pour cette mesure de l'attitude. Cette échelle présente un alpha de Cronbach de .90.

La mesure des normes subjectives compte trois énoncés qui permettent d'évaluer comment la répondante perçoit les opinions de son entourage envers son comportement dans la situation étudiée. Elle répond ainsi à des questions comme: "Si je conduis ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party, la plupart des gens importants pour moi vont être: en désaccord - en accord". La moyenne des réponses aux trois questions constitue le score à l'échelle des normes subjectives. L'alpha de Cronbach de cette échelle est de .71.

La mesure de la perception du contrôle comportemental est composée de quatre questions. Les participantes indiquaient leur perception de contrôle en répondant à des questions comme: "Pour moi, conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: difficile - facile". La moyenne des réponses aux quatre énoncés est calculée pour obtenir le score de l'échelle. L'alpha de Cronbach pour cette mesure est de .66.

À la toute fin du questionnaire, les participantes devaient indiquer leur âge, l'âge d'obtention de leur permis de conduire, le kilométrage moyen parcouru par semaine et la fréquence, dans la dernière année, à laquelle elles ont conduit après avoir consommé de l'alcool.

Déroulement

Les questionnaires ont été distribués en début de cours (avec l'autorisation des professeurs) et les participantes devaient les compléter individuellement en dehors du cours et les remettre lors de la même période de cours la semaine suivante. Les

participantes se voyaient assurer l'anonymat et la confidentialité de leurs réponses. Lors de la seconde rencontre, les participantes 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 participantes absentes à la deuxième rencontre. Ces stratégies de cueillette de données ont permis de recueillir 54,2 % des questionnaires distribués.

Résultats

Le tableau 1 présente les moyennes et les écarts-types des réponses aux différentes échelles du questionnaire. Ce tableau permet de constater que toutes les échelles présentent des scores négatifs. Ainsi, les participantes rapportent une faible intention de conduire après avoir consommé de l'alcool dans la situation présentée. Elles ont également une évaluation négative de ce comportement, d'après l'échelle des attitudes, et elles croient de plus que leur entourage désapprouverait un tel comportement. Finalement, les participantes ont indiqué à la mesure de perception du contrôle comportemental qu'elles ne croient pas avoir un bon contrôle sur le comportement "conduire après avoir consommé de l'alcool". Il faut cependant signaler que cette échelle est moins fortement négative que les précédentes.

Tableau 1:
Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire

Echelle	Moyenne	Écart-type
Intention	-1,68	1,38
Attitudes	-1,93	0,85
Normes subjectives	-1,84	1,06
Perception du contrôle comportemental	-0,78	1,21

L'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool obtient des corrélations significatives avec ses trois déterminants, soit .75 ($p < .000$) avec les attitudes, .48 ($p < .000$) avec les normes subjectives et .67 ($p < .000$) avec la perception du contrôle comportemental. Afin d'obtenir une appréciation du lien existant entre l'intention et le comportement de conduite sous l'effet de l'alcool, la mesure d'intention a été corrélée avec la mesure rapportée par les participantes de conduite sous l'influence d'alcool dans la dernière année. La corrélation obtenue est de .57 ($p < .000$), ce qui confirme l'existence d'une relation entre ces deux variables.

Selon la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991), l'intention devrait être prédite par ses trois déterminants. Une analyse de régression multiple standard a été réalisée afin d'obtenir la proportion de la variance de la mesure de l'intention de "conduire après avoir consommé de l'alcool" déterminée par les attitudes, les normes subjectives et la perception du contrôle envers ce comportement. Les résultats de

cette analyse, présentés au tableau 2, indiquent que 61 % de la variance de l'intention est prédite par ses trois déterminants. Les attitudes ont la plus forte influence dans cette prédiction, suivies de la perception du contrôle comportemental, alors que les normes subjectives ont un impact tout juste significatif.

Tableau 2:
Régression multiple: Prédiction de l'intention par les attitudes,
les normes subjectives et la perception du contrôle comportemental

Variables	<i>B</i>	<i>SE B</i> ^a	β
Attitudes	0,35	0,07	0,48***
Normes subjectives	0,24	0,12	0,14*
Perception du contrôle comportemental	0,32	0,10	0,28*

Note. $R^2 = 0,61$

^a *SE B* = erreur type de *B*.

* $p < .05$. *** $p < .001$.

Discussion

La présente étude avait pour objectif d'étudier les motivations des jeunes femmes à conduire après avoir consommé de l'alcool, en utilisant la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991). Les résultats indiquent que les attitudes, les normes et la perception du contrôle comportemental contribuent à la prédiction de

l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool. En fait, ce sont les attitudes qui exercent la plus grande influence, suivies de la perception du contrôle comportemental alors que les normes subjectives ont une moindre influence.

Il appert que les jeunes femmes de cet échantillon manifestent peu l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool, un résultat en accord avec les données canadiennes citées précédemment indiquant que l'alcool au volant est davantage un problème masculin (Mayhew et al., 1998). Malgré tout, il ne faut pas oublier que les jeunes femmes augmentent leur exposition à la conduite sous l'effet de l'alcool (Voas et al., 1996) et qu'elles ont alors un risque relatif d'accident plus élevé (Zador, 1991). De plus, comme elles sont de plus en plus présentes sur la route et font partie des plus récentes clientèles cibles de l'industrie de l'alcool (Popkin, 1991), il importe de continuer les efforts de sensibilisation auprès de ce groupe.

Ces efforts de prévention seront mieux ciblés s'ils tiennent compte des composantes les plus importantes dans l'intention exprimée par des jeunes femmes de conduire après avoir consommé de l'alcool. D'après les résultats obtenus dans la présente étude, les jeunes femmes s'appuient d'abord sur leurs convictions personnelles, soit leurs attitudes, ainsi que sur leur perception quant à leurs capacités de conduire dans cette situation, soit leur perception du contrôle comportemental. L'opinion de leur entourage et du "qu'en dira-t-on" (les normes subjectives), exercerait une influence moindre dans cette décision. Il faut donc continuer d'agir sur les attitudes en entretenant l'idée que l'alcool au volant est un comportement répréhensible.

Une nouvelle avenue peu exploitée jusqu'à maintenant consisterait à agir sur la perception du contrôle comportemental des jeunes femmes, en insistant sur les effets de l'alcool sur leur métabolisme, sur leurs capacités motrices et sur leur jugement. Ce type de stratégie préventive serait d'autant plus pertinent qu'il est connu que les jeunes sous-estiment leur taux d'alcoolémie au départ de la discothèque (Assailly, 1995) et que sous l'effet de l'alcool, les gens tendent à surestimer davantage leurs capacités (Steele et Josephs, 1990). Une telle stratégie de sensibilisation a été menée en Allemagne (Pappritz, 1994). Le club automobile de l'Allemagne (Allgemeiner Deutscher Automobil Club – ADAC) a tourné un film vidéo illustrant les effets de l'alcool sur les capacités de jeunes conducteurs volontaires qui participaient à des tournois d'adresse. Les volontaires ont été filmés au cours de ces tournois, alors qu'ils étaient sobres, puis à des niveaux d'ébriété variant de 0,8 g à 1,7 g d'alcool par litre de sang. Un groupe de jeunes observateurs sobres et les volontaires eux-mêmes ont indiqué suite au visionnement du film vidéo que ce film les avait rendus plus conscients et plus convaincus des effets de l'alcool sur leurs capacités de conduire. Ces jeunes ont également ajouté avoir été plus convaincus par ce film vidéo que par les campagnes plus traditionnelles rapportant les accidents reliés à l'alcool au volant. Cette stratégie préventive pourrait donc être reprise en tournant le film vidéo avec des jeunes femmes comme modèle.

Même si l'alcool au volant est davantage associé aux jeunes hommes, les statistiques démontrent que les jeunes femmes se retrouvent de plus en plus souvent confrontées à des situations où elles consomment de l'alcool et doivent ensuite

décider de conduire ou non leur véhicule. Il est donc important de tenir compte de leurs motivations afin d'atteindre les objectifs de sensibilisation des campagnes de prévention pour cette sous-population. La présente étude a donc permis de jeter un regard sur les motivations spécifiques des jeunes femmes à l'égard de l'alcool au volant, motivations qui avaient été peu étudiées jusqu'à maintenant. Les résultats permettent de suggérer quelques pistes de prévention axées vers ce sous-groupe.

Résultats complémentaires

Résultats complémentaires

La présente section a été ajoutée afin de fournir un complément d'information aux deux articles portant sur l'alcool au volant. En effet, l'article #1 sur la vitesse en milieu urbain chez les jeunes hommes présente les résultats relatifs aux mesures indirectes, soit les moyennes et écarts-types de ces mesures ainsi que leur relation avec les mesures directes correspondantes. Ces résultats n'ont pas été présentés pour l'alcool au volant dans les articles #2 et #3, l'espace disponible étant limité par les exigences de soumission pour publication. Conséquemment, ces résultats sont présentés ici.

Pour ce qui est de l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs, les moyennes et les écarts-types des mesures directes et indirectes sont présentés au Tableau 1. Les moyennes et écarts-types de ces mêmes mesures pour le questionnaire d'alcool au volant des jeunes conductrices sont présentés au Tableau 2. Il importe de rappeler que tous ces résultats sont indiqués sur des échelles bipolaires allant de -3 à +3.

Tableau 1:
Moyennes et écarts-types des échelles du questionnaire
sur l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs

Échelle	Moyenne	Ecart-type
Intention	-1,18	1,65
Attitudes directes	-1,48	0,97
Normes subjectives directe	-1,67	1,08
Perception du contrôle comportemental directe	0,10	1,28
Attitudes indirectes	-0,31	0,92
Normes subjectives indirectes	-1,67	0,68
Perception du contrôle comportemental indirecte	-0,18	0,49

Tableau 2:
Moyennes et écart-types des échelles du questionnaire
sur l'alcool au volant chez les jeunes conductrices

Échelle	Moyenne	Écart-type
Intention	-1,68	1,38
Attitudes directes	-1,93	0,85
Normes subjectives directes	-1,84	1,06
Perception du contrôle comportemental directe	-0,78	1,21
Attitudes indirectes	-0,52	1,01
Normes subjectives indirectes	-1,94	0,73
Perception du contrôle comportemental indirecte	0,42	0,65

Dans le questionnaire sur l'alcool au volant complété par les jeunes conducteurs, les mesures directes et indirectes d'attitudes obtiennent une corrélation de .59 ($p < .001$), les deux mesures des normes subjectives, une corrélation de .61 ($p < .001$) et les deux mesures de la perception de contrôle ont une corrélation modérée mais significative de .33 ($p < .001$). Chez les jeunes conductrices, les mesures directes et indirecte d'attitudes démontrent une corrélation modérée de .27 ($p < .01$), les mesures des normes subjectives obtiennent une corrélation de .51 ($p < .001$) et finalement, les mesures de la perception de contrôle ont également une corrélation significative de .34 ($p < .001$). Les mesures directes et indirectes des déterminants

motivationnels étant corrélées, ce résultat concorde avec le principe de la théorie du comportement planifié selon lequel chaque déterminant de l'intention comporte un ensemble de croyances sous-jacentes.

Discussion générale

Discussion générale

Cette section présente une discussion générale des résultats de ce programme de recherche. Les résultats obtenus en regard des objectifs seront tout d'abord considérés. Il sera ensuite question de l'apport de cette recherche quant à l'étude des déterminants motivationnels de l'intention, de même que des stratégies de prévention qui sont suggérées par les résultats. Les limites de la recherche seront discutées et quelques pistes de recherches futures seront explorées.

Les objectifs: intention et déterminants motivationnels

Les objectifs de ce programme de recherche consistaient à vérifier si les facteurs motivationnels de la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991) permettaient de prédire l'intention de jeunes conducteurs d'excéder la vitesse en milieu urbain et de conduire sous l'effet de l'alcool, ainsi que l'intention de jeunes conductrices de conduire sous l'effet de l'alcool. Les résultats de l'étude sur les excès de vitesse indiquent que l'intention des jeunes conducteurs envers ce comportement est principalement déterminée par les attitudes et la perception du contrôle comportemental, les normes subjectives n'ayant pas une influence déterminante. Pour ce qui est de l'alcool au volant, aussi bien chez les jeunes conducteurs que chez les jeunes conductrices, l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool est déterminée par les attitudes, la perception de contrôle et dans une moindre mesure, par les normes subjectives.

Pour ce qui est de l'influence des attitudes et de la perception du contrôle comportemental sur l'intention d'excéder les limites de vitesse et de conduire après

avoir consommé de l'alcool, les résultats obtenus appuient les conclusions d'études précédentes. Ainsi, tout comme Parker et al. (1992) l'avaient observé, les excès de vitesse et la conduite sous l'effet de l'alcool sont influencés par les attitudes et la perception de contrôle. Plus un individu démontre une évaluation positive du comportement et de ses habiletés envers le comportement, plus son intention d'adopter le comportement sera forte. Les résultats quant à la perception du contrôle comportemental à l'égard de la vitesse confirment aussi ceux de Adam-Guppy et Guppy (1995) qui constataient que l'évaluation positive de ses habiletés de conduite est associée à la tendance à excéder les limites de vitesse. Finalement, les résultats appuient ceux de Beck (1981) selon lesquels les attitudes contribuent à l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool. De plus, comparativement à cette dernière étude, ils ajoutent la notion de l'influence de la perception du contrôle comportemental.

En ce qui a trait aux normes subjectives, l'apport non significatif de cette composante en tant que déterminant de l'intention des excès de vitesse a déjà été discuté dans l'article #1 où il était expliqué que les participants peuvent ne pas être pleinement conscients des influences normatives qui s'exercent sur leurs comportements. La même interprétation peut aussi être avancée pour expliquer la contribution significative mais limitée des normes à l'égard de l'intention de conduire après avoir consommé de l'alcool. Encore ici, le questionnaire peut sous-estimer l'apport des normes dans la mesure où les jeunes conducteurs et conductrices ne sont possiblement pas entièrement conscients de l'influence des normes de leur entourage sur leur décision de prendre le volant. La documentation scientifique mentionne

pourtant une certaine influence des normes, celle des pairs à tout le moins. Ainsi, Preusser, Ferguson et Williams (1998) constatent que chez les jeunes automobilistes décédés dans un accident en ayant un taux d'alcoolémie positif, ce taux d'alcoolémie était plus élevé chez les jeunes accompagnés de passagers du même âge que ceux qui étaient seuls. D'autres études seraient donc nécessaires afin d'explorer de nouvelles façons de relever et d'évaluer l'influence réelle des normes.

Apports de la recherche

L'une des particularités de cette recherche consiste à s'être intéressée aux déterminants motivationnels de deux comportements routiers risqués souvent adoptés par les jeunes automobilistes dans le contexte d'un cadre théorique, soit la théorie du comportement planifié de Ajzen (1991). Cette démarche représente une certaine originalité dans la mesure où, jusqu'à maintenant, peu de recherches en sécurité routière ont utilisé un cadre théorique pour étudier les déterminants motivationnels de comportements routiers risqués. De plus, l'utilisation de ce cadre théorique permet d'examiner simultanément l'effet de plusieurs facteurs et d'en évaluer l'importance relative. Ainsi, les résultats obtenus permettent de situer l'importance de l'influence des divers déterminants sur l'intention des jeunes d'adopter les comportements étudiés. Dans les trois études, les attitudes ressortent comme étant le principal déterminant de l'intention, suivies de la perception du contrôle comportemental alors que les normes subjectives ont une influence moins prononcée. Ces résultats indiquent que le modèle est pertinent à l'étude des comportements routiers.

En plus de permettre de distinguer l'importance des déterminants motivationnels de l'intention, la présente recherche a également permis d'évaluer les déterminants motivationnels des jeunes envers les excès de vitesse et la conduite sous l'effet de l'alcool. L'ensemble de ces résultats permet de suggérer quelques pistes de prévention.

Tout d'abord, pour ce qui est de la vitesse chez les jeunes hommes, les moyennes des mesures d'intention et des déterminants motivationnels sont plutôt positives, indiquant une certaine adhésion à ce comportement. Considérant les risques d'accidents et de blessures encourus par les automobilistes et les autres usagers de la route, il apparaît donc important d'élaborer des stratégies de prévention afin de sensibiliser les automobilistes, particulièrement les jeunes, aux dangers de la vitesse en milieu urbain. Tel que mentionné dans l'article #1, les résultats obtenus confirment la pertinence des mesures préventives axées sur les attitudes et il faut donc encourager voire accentuer les pratiques déjà existantes qui visent les attitudes des jeunes. Par ailleurs, les résultats de cette étude suggèrent une autre avenue qui consisterait à informer davantage les jeunes (et les autres catégories d'automobilistes également) de leurs limites en tant que conducteurs et des temps de réaction limités en cas d'urgence. Cette nouvelle voie a d'ailleurs été récemment exploitée par la Société de l'assurance automobile du Québec qui a diffusé un message publicitaire informant les conducteurs que la différence des temps de réaction à 50 et à 60 km/h peut sauver des vies.

En ce qui a trait à l'alcool au volant, les jeunes conducteurs aussi bien que les jeunes conductrices présentent une mesure d'intention négative de même que des facteurs motivationnels négatifs. Seule la perception du contrôle comportemental est moins négative voire, très légèrement positive chez les jeunes hommes. Ce résultat apparaît rassurant dans la mesure où il semble refléter les efforts de sensibilisation à l'égard de l'alcool au volant. Toutefois, malgré ce résultat, encore trop de vies sont perdues sur les routes et l'alcool est un facteur encore bien présent puisqu'il est impliqué dans 52 % des accidents mortels chez les jeunes automobilistes (Mayhew, Brown et Simpson, 1998). Les résultats de la présente étude indiquent que les efforts de prévention axés sur les attitudes et les conséquences négatives sont très appropriés. Un autre type de stratégie, moins utilisée et potentiellement efficace, serait d'informer concrètement les jeunes automobilistes des effets de l'alcool sur leurs habiletés de conduite. Présentement, les jeunes ne semblent avoir qu'une appréciation générale des effets de l'alcool sur leurs facultés. Les conclusions des deux articles sur l'alcool au volant indiquent que des démonstrations plus concrètes des effets de l'alcool représenteraient des arguments convaincants en matière de prévention.

Limites de l'étude et pistes de recherche

La présente étude n'est pas sans comporter quelques limites. Dans l'article #1, des difficultés ont été rapportées quant à l'opérationnalisation de la mesure de la perception du contrôle comportemental. Dans ce questionnaire, les mesures directes et indirectes n'étaient pas corrélées, possiblement parce qu'elles mesuraient des aspects de la perception de contrôle quelque peu différents. Dans le questionnaire sur

l'alcool au volant, des corrélations significatives et modérées ont été obtenues entre les mesures directes et indirectes de la perception de contrôle chez les jeunes hommes et les jeunes femmes. Les résultats quant à la mesure indirecte de ce concept apparaissent inconstants et il est clair que le processus d'opérationnalisation de la mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental nécessite davantage d'exploration, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, il existe peu d'exemples de mesures indirectes de la perception de contrôle. Les croyances de contrôle ne sont par ailleurs pas aussi intuitives que les croyances comportementales et normatives. Ainsi, Parker, Manstead et Stradling (1992), dans une recherche utilisant la théorie du comportement planifié, ont consulté un échantillon de la population pour recueillir les croyances comportementales et normatives, mais ont préféré se charger eux-mêmes des croyances de contrôle, trouvant le concept complexe et difficile à expliquer. D'autres auteurs constatent d'ailleurs que ce concept présente des difficultés et nécessite d'autres études afin d'identifier la meilleure façon de l'opérationnaliser (Valois, Desharnais, Godin, Perron et Lecomte, 1993).

Dans la présente étude, les jeunes conductrices et conducteurs qui ont répondu aux questionnaires proviennent d'un milieu universitaire. Les jeunes de cet échantillon pourraient répondre quelque peu différemment de la population plus générale des jeunes du même âge, n'étant pas nécessairement exposés aux mêmes informations et conditions de vie. À titre d'exemple, il existe en milieu universitaire des campagnes de prévention en matière d'alcool au volant, campagnes auxquelles d'autres jeunes seront peu ou pas exposés. Cette même clientèle étudiante a également accès à un réseau de transport en commun organisé, ce qui n'est pas

toujours le cas d'autres jeunes des banlieues et des régions rurales. D'autres influences sont possibles, et il est difficile d'établir dans quelle mesure et de quelle façon les réponses de cet échantillon universitaire pourraient différer des jeunes de la population générale. Dans la situation présente, les groupes étudiés dans les trois volets de cette recherche fournissent à tout le moins un aperçu des déterminants motivationnels de l'intention d'adopter les comportements étudiés chez les jeunes. Il pourrait être intéressant d'étudier un segment plus large de la population des jeunes automobilistes afin de vérifier si leurs réponses sont semblables, tout comme il serait aussi intéressant de savoir si l'importance relative des facteurs motivationnels diffère chez d'autres sous-groupes de jeunes, par exemple des jeunes conducteurs à risque.

Il est évidemment difficile d'observer directement des comportements tels que les excès de vitesse et la conduite avec facultés affaiblies et, par conséquent, d'étudier les motivations spécifiques qui ont mené à ces comportements. Plusieurs facteurs contextuels peuvent influencer ces motivations et par conséquent le comportement qui en résultera. À titre d'exemple, les effets de l'alcool représentent un facteur qui influence l'importance des déterminants d'un comportement. Il semble en effet que l'alcool réduit la capacité d'une personne à analyser une situation, de sorte que les aspects plus immédiats de la situation ont une influence disproportionnée sur le comportement (Steele et Josephs, 1990). Ainsi, selon ces auteurs, sous l'effet de l'alcool les conséquences négatives d'un comportement sont minimisées et parallèlement à ce phénomène, il arrive qu'une personne ait une évaluation plus positive d'elle-même et de ses habiletés. Il est facile d'imaginer qu'une personne sous l'effet de l'alcool au moment de prendre la décision de conduire sous-estime les

risques alors encourus au volant et surestime sa capacité à conduire dans cet état. Il serait donc intéressant dans le futur d'étudier les effets de l'alcool sur les déterminants motivationnels de l'intention et plus généralement d'explorer les variables contextuelles qui influencent l'importance des déterminants dans la décision d'adopter un comportement donné.

Il a été mentionné auparavant que dans les trois études de ce programme de recherche, les attitudes ressortent comme étant le principal déterminant de l'intention, suivies de la perception du contrôle comportemental alors que les normes subjectives ont une influence moindre. Ces résultats quant à l'importance des déterminants motivationnels dans la prédiction de l'intention suggère la possibilité qu'en termes de comportement général au volant, l'intention des jeunes conductrices et conducteurs dépend d'abord de l'évaluation du comportement considéré et de ses conséquences, suivies de la perception du contrôle comportemental et de ses habiletés de conduite. Cette interprétation est certes quelque peu hardie puisqu'elle ne repose que sur trois études par questionnaire et seulement deux comportements. Il n'en demeure pas moins qu'il serait intéressant de savoir si d'autres comportements routiers risqués des jeunes automobilistes (dépassements dangereux, suivre un autre voiture de très près, etc) sont déterminés de la même façon, une information qui pourrait influencer les directions à prendre au plan de la prévention en sécurité routière auprès des jeunes.

En résumé, ce programme de recherche a permis d'étudier les motivations des jeunes automobilistes à l'égard de comportements routiers risqués à l'intérieur du cadre théorique de la théorie du comportement planifié de Ajzen (1991). Les

résultats indiquent que l'intention d'adopter les comportements routiers risqués étudiés dépend principalement des attitudes, de la perception du contrôle comportemental et, dans une moindre mesure, des normes subjectives des jeunes automobilistes. Il est possible cependant que le questionnaire utilisé sous-évalue l'influence des normes sur les comportements étudiés et par conséquent, l'impact de ce facteur devrait être étudié plus avant. Il semble également que le processus d'opérationnalisation de la mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental nécessite plus d'exploration. Par ailleurs, les résultats suggèrent aussi d'étudier les différences et ressemblances des déterminants motivationnels des excès de vitesse et de l'alcool au volant d'autres sous-groupes de la population des jeunes automobilistes. Il serait également intéressant d'explorer les effets de divers facteurs situationnels, tels que l'alcool par exemple, sur l'importance relative des déterminants motivationnels de ces comportements routiers risqués. Dans l'immédiat, les résultats suggèrent d'utiliser auprès des jeunes les stratégies de prévention qui visent à relativiser les avantages des excès de vitesse et de l'alcool au volant et de rendre plus évidents leurs risques inhérents, tout en faisant prendre conscience aux jeunes des limites de leurs habiletés et du contrôle qu'ils exercent sur ces comportements.

Références

Références

- Adam-Guppy, J. R. et 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. et 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. et Driver, B. L. (1992). Application of the theory of planned behavior to leisure choice. *Journal of Leisure Research*, *24*, 207-224.
- Ajzen, I. et Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall Inc.
- Ajzen, I. et Madden, T. J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, *22*, 453-474.
- Assailly, J.-P. (1995). Les jeunes, l'alcool et la conduite: un risque pris, non perçu ou... accepté? *Recherche – Transports – Sécurité*, *49*, 43-50.
- Augustyn, M. et Simons-Morton, B. G. (1995). Adolescent drinking and driving: Etiology and interpretation. *Journal of drug and alcohol education*, *25*, 41-59.
- Basch, C. E., DeCicco I. et M., Malfetti, J. L. (1989). A focus group study on decision processes of young drivers: Reasons that may support a decision to drink and drive. *Health Education Quarterly*, *16*, 389-396.

Baxter, J. S., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Campbell, K. A., Reason, J. T. et 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.

Biecheler-Fretel, M. B., Danech-Pajouh, M. et El Quadrani, A. (1989). Drinking and driving. A typological approach comparing men and women. In: M. R. Valverius (Ed), *Women, Alcohol, Drugs and Traffic* (pp. 119-127). Stockholm: Proceedings of the International Workshop.

Boldero, J., Moore, S. et 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. et 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.

Carmines, E. G. et Zeller, R. A. (1979). *Reliability and Validity Assessment*. Beverly Hills, CA: Sage Publications.

DeJoy, D. M. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, *21*, 333-340.

deWaard, D. et 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.

Doherty, S. T., Audrey, J. C. et 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.

Donovan, D. M., Marlatt, G. A. et Salzberg, P. M. (1983). Drinking behavior, personality factors and high-risk driving: A review and theoretical formulation. *Journal of Studies on Alcohol*, *44*, 375-428.

Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Evans, L. et Wasielewski, P. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, *15*, 121-136.

Finn P. et Bragg, B. W. E. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, *18*, 289-298.

Gabany, S. G., Plummer, P. et Grigg, P. (1997). Why drivers speed: The speeding perception inventory. *Journal of Safety Research*, *28*, 29-36.

Godin, G. et Gionet, N. J. (1991). Determinants of an intention to exercise of an electric power commission's employees. *Ergonomics*, *34*, 1221-1230.

Godin, G., Valois, P. et 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.

Gregersen, N. P. et Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, *28*, 229-241.

Guppy, A. (1993). Subjective probability of accident and apprehension in relation to self-other bias, age, and reported behavior. *Accident, Analysis, & Prevention, 25*, 375-382.

Harré, N., Field, J. et Kirkwood, B. (1996). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research, 27*, 163-173.

Holubowycz, O. T., Kloeden, C. N. et McLean, J. (1994). Age, sex, and blood alcohol concentration of killed and injured drivers, riders, and passengers. *Accident, Analysis, and Prevention, 26*, 483-492.

Jaccard J. et Turrisi, R. (1987). Cognitive processes and individual differences in judgments relevant to drunk driving. *Journal of Personality and Social Psychology, 53*, 135-145.

Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 255-271.

Jonah, B. A. (1990a). Age differences in risky driving. *Health Education Research, 5*, 139-149.

Jonah, B. A. (1990b). Psychosocial characteristics of impaired drivers: An integrated review in relation to problem behavior theory. In R. J. Wilson & R. E. Mann (Eds.) *Drinking and driving: Advances in research and prevention*, (pp. 13-41). New York: Guilford Press.

Jonah, B. A. et 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. et Zarifopoulos, K. (1995). A survey of drivers' attitudes toward speed limit violations. *Journal of Safety Research, 26*, 31-40.

Kaplan, R. M. et Saccuzo, D. P. (1989). *Psychological Testing. Principles, Applications, and Issues, (2nd Ed)*. Pacific Grove, CA: Brooks/Cole Publishing Co.

Lafrenaye, Y. (1993). *Variables externes et postulat de suffisance dans le modèle de l'action raisonnée*. Thèse de doctorat non-publiée. Université de Montréal, Canada.

Lastovicka, J. L., Murry, J. P., Joachimsthaler, E. A., Bhalla, G. et Scheurich, J. (1987). A lifestyle typology to model young male drinking and driving. *Journal of Consumer Research*, 14, 257-263.

Marcil, I., Bergeron, J. et Audet, T. (1999). Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers. *Soumis pour publication à la revue Journal of Safety Research*.

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.

Mayhew, D. R., Brown, S. W. et Simpson, H. M. (1998). *Alcohol use among drivers and pedestrians fatally injured in motor vehicle accidents: Canada, 1996, TP 11759-96*. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation of Canada, Transport Canada: Road Safety and Motor Vehicle Regulation.

Mayhew, D. R., Donelson, A. C., Beirness, D. J. et Simpson, H. M. (1986). Youth, alcohol, and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 273-287.

Pappritz, B. (1994). Participation des enfants et des adolescents à l'action "sécurité routière": Exemple en Allemagne. *Quatrième Conférence Mixte sur*

Sensibilisation et Éducation des Enfants et des Adolescents aux Problèmes de Sécurité Routière (pp. 181-186). CEMT/ Conseil de l'Europe, Strasbourg, France.

Parker, D., Manstead, A. S. R., et Stradling, S. G. (1992). The role of personal norm in attitudes towards driving violations. In G. B. Grayson (Ed), *Behavioural Research in Road Safety III: Proceedings* (pp. 28-37). Safety Centre Transport Research Laboratory, Crowthorne, Berkshire.

Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T. et Baxter, J. S. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, *77*, 94-101.

Popkin, C. L. (1991). Drinking and driving by young females. *Accident, Analysis, and Prevention*, *23*, 37-44.

Popkin, C. L. (1993). A consideration of factors influencing drinking and driving by women. *Alcohol, Drugs and Driving*, *9*, 197-209.

Popkin, C. L., Rudisill, L. C., Waller, P. F. et Geissinger, S. B. (1988). Female drinking and driving: recent trends in North Carolina. *Accident, Analysis, and Prevention*, *20*, 219-225.

Preusser, D. F., Ferguson, S. A. et 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. et Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, *33*, 1315-1332.

Shore, E. R., McCoy, M. L., Martin, L. M. et Kuntz, E. J. (1988). Impaired driving arrest of women over a 5-year period. *Alcohol, Health & Research World*, *12*, 224-227.

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.

Steele, C. M. et Josephs, R. A. (1990). Alcohol myopia: Its prized and dangerous effects. American Psychologist, 8, 921-933.

Steensberg, 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. et 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.

Vegega M. E. et Klitzner, M. D. (1989). Drinking and driving among youth: A study of situational risk factors. Health Education Quarterly, 16, 373-388.

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.

Voas, R. B., Wells, J., Lestina, D., Williams, A. et Greene, M. (1998). Drinking and driving in the United States: The 1996 national roadside survey, Accident, Analysis, and Prevention, 30, 267-275.

Wasielewski, 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. et Kahle, L. R. (1983). Seat belt attitudes, habits and behaviors: An adaptative amendment to the Fishbein Model. *Journal of Applied Social Psychology, 13*, 406-421.

Zador, P. L. (1991). Alcohol-related relative risk of fatal driver injuries in relation to driver age and sex. *Journal of Studies on Alcohol, 52*, 302-310.

Appendice A:
Questionnaire sur la vitesse

Questionnaire sur la sécurité routière

Instructions générales:

1. Dans les pages qui suivent, tu auras à répondre à des questions. Nous voulons savoir ce que tu penses de certains aspects liés à une situation de conduite automobile que tu peux rencontrer dans la vie de tous les jours. Nous te demandons de répondre aux questions en t'imaginant toujours dans cette situation. Cette situation sera présentée un peu plus loin.
2. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Il faut simplement lire attentivement les questions et y répondre franchement. Tes réponses sont anonymes et confidentielles.
3. Pour chaque question, tu ne choisis qu'une seule réponse en inscrivant une croix ou un crochet à la réponse qui te convient le mieux.
4. Tu réponds aussi à toutes les questions puisqu'elles sont toutes importantes pour la recherche. Il te faudra environ 15 minutes pour compléter le tout.
5. Pour obtenir des informations sur les résultats de cette étude, tu peux contacter Isabelle Marcil au 343-6111 poste 4610 ou encore par courrier électronique à l'adresse suivante:
[REDACTED]

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.

A) En t'imaginant dans cette situation, réponds maintenant aux questions suivantes en portant bien attention aux différents choix de réponses.

1. Dans cette situation, j'ai l'intention de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

2. Pour moi, rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation est:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement difficile	très difficile	plutôt difficile	ni facile ni difficile	plutôt facile	très facile	extrêmement facile

3. Dans cette situation, j'ai le contrôle complet sur le fait de rouler plus vite que 50 km/h.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

4. 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:

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. Il est probable que je roule plus vite que 50 km/h dans cette situation.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

B) Toujours avec la même situation en tête, indique maintenant ce que tu penses de la phrase suivante en cochant une réponse pour chacun des énoncés. Fais bien attention aux différents choix de réponses.

1. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement mauvais très mauvais plutôt mauvais ni bon ni mauvais plutôt bon très bon extrêmement bon

2. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement sage très sage plutôt sage ni stupide ni sage plutôt stupide très stupide extrêmement stupide

3. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement malhonnête très malhonnête plutôt malhonnête ni honnête ni malhonnête plutôt honnête très honnête extrêmement honnête

4. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement plaisant très plaisant plutôt plaisant ni déplaisant ni plaisant plutôt déplaisant très déplaisant extrêmement déplaisant

5. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement inutile très inutile plutôt inutile ni utile ni inutile plutôt utile très utile extrêmement utile

6. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement négatif très négatif plutôt négatif ni positif ni négatif plutôt positif très positif extrêmement positif

7. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement habituel très habituel plutôt habituel ni inhabituel ni habituel plutôt inhabituel très inhabituel extrêmement inhabituel

8. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement dangereux très dangereux plutôt dangereux ni sécuritaire ni dangereux plutôt sécuritaire très sécuritaire extrêmement sécuritaire

9. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement confortable très confortable plutôt confortable ni inconfortable ni confortable plutôt inconfortable très inconfortable extrêmement inconfortable

C) Voici quelques conséquences qui peuvent survenir du fait de “rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h” dans la situation présentée. Indique si tu trouves ces conséquences **bonnes ou mauvaises**.

1. Frapper quelqu'un est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

2. Prendre moins de temps pour arriver à destination est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvais ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

3. Recevoir une contravention est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvais ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

4. Le fait que ça rende ma conduite plus agréable est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

5. Avoir un accident avec une autre voiture est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvais ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

6. Avoir moins le temps de réagir en cas d'urgence est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

D) Nous aimerions maintenant que tu évalues la probabilité que les personnes suivantes soient d'accord sur le fait que tu roules plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans la situation présentée précédemment. Lis attentivement chaque question et coche la réponse qui correspond à ton évaluation.

1. Mes parents seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Mes amis seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

3. Les jeunes en général seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

4. Les personnes âgées seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

5. Les piétons et les résidents du quartier seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

6. Les autres conducteurs sur la route seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

7. Les policiers seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

8. Les législateurs gouvernementaux seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

E) Maintenant nous te proposons des facteurs qui pourraient soit t'empêcher ou soit t'encourager à rouler plus vite que la limite permise de 50 km/h dans la situation présentée. Au besoin, relis la situation et indique ton degré d'accord ou de désaccord avec les énoncés ci-dessous.

1. La présence d'enfants, de piétons ou de cyclistes pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

2. Une circulation dense pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

3. La belle température (et les bonnes conditions routières) pourrait contribuer à ce que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

4. La présence de nombreux arrêts et feux de circulation pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

5. Le fait que la route soit déserte pourrait m'encourager à rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

6. Une chaussée en mauvais état pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

7. La présence des policiers dans les environs pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

F) Nous t'avons nommé précédemment quelques conséquences qui peuvent découler du geste de "rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h". Indique maintenant si tu trouves que ces conséquences sont **probables ou improbables**.

1. Frapper quelqu'un est une conséquence:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

2. Prendre moins de temps pour arriver à destination est une conséquence:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

3. Recevoir une contravention est une conséquence:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

4. Le fait que ça rende ma conduite plus agréable est une conséquence:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

5. Avoir un accident avec une autre voiture est une conséquence:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

6. Avoir moins le temps de réagir en cas d'urgence est une conséquence:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

G) Les énoncés suivants portent sur l'opinion de certaines personnes face à ta conduite automobile. Indique ton degré d'accord ou de désaccord avec ces énoncés.

1. En général, je conduis d'une façon que mes parents approuveraient.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

2. En général, je conduis d'une façon que mes amis approuveraient.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement en désaccord	très en désaccord	plutôt en désaccord	ni en accord ni en désaccord	plutôt en accord	très en accord	extrêmement en accord

3. En général, je conduis d'une façon que les jeunes approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

4. En général, je conduis d'une façon que les personnes âgées approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. En général, je conduis d'une façon que les piétons et les résidents du quartier approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

6. En général, je conduis d'une façon que les autres conducteurs approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

7. En général, je conduis d'une façon que les policiers approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

8. En général, je conduis d'une façon que les législateurs gouvernementaux approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

H) Nous te demandons d'évaluer la probabilité que les facteurs suivants se produisent dans la situation présentée plus haut. Indique si ces facteurs sont **probables ou improbables**.

1. La présence d'enfants, de piétons ou de cyclistes est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Une circulation dense est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

3. La belle température (et les bonnes conditions routières) est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

4. La présence de nombreux arrêts et feux de circulation est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

5. Le fait que la route soit déserte est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

6. Une chaussée en mauvais état est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

7. La présence des policiers est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

I) Voici une autre série de questions sur le fait de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans la situation présentée. Fais bien attention aux choix de réponses car ils varient d'une question à l'autre.

1. Dans cette situation, je vais essayer de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Parmi les personnes importantes pour moi, aucune ne pense que c'est correct de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

3. Dans cette situation, mon degré de contrôle sur le fait de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est:

extrêmement faible très faible plutôt faible ni élevé ni faible plutôt élevé très élevé extrêmement élevé

4. J'ai souvent l'intention de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. Si je le décide, je peux facilement rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

6. La plupart des gens importants pour moi seraient déçus de moi si je roulais plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

J) Maintenant voici quelques questions qui vont nous permettre de dresser un portrait de l'ensemble des personnes qui ont répondu à ce questionnaire.

Domaine d'études _____

Âge: _____ Sexe: _____

Possèdes-tu un permis de conduire du Québec? _____

Si oui, à quel âge l'as-tu obtenu? _____

Kilométrage moyen par semaine: _____

En général dans la situation présentée, quelle vitesse adoptes-tu lorsque tu conduis? _____

C'est tout! Merci pour ton temps et ta participation!

Appendice B:

Questionnaire sur l'alcool au volant

Questionnaire sur la sécurité routière

Instructions générales:

1. Dans les pages qui suivent, tu auras à répondre à des questions. Nous voulons savoir ce que tu penses de la situation de conduite automobile présentée dans l'encadré sur cette page. Nous te demandons de répondre aux questions en t'imaginant toujours dans cette situation.
2. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Il faut simplement lire attentivement les questions et y répondre franchement. Tes réponses sont anonymes et confidentielles.
3. Pour chaque question, tu ne choisis qu'une seule réponse en inscrivant une croix ou un crochet à la réponse qui te convient le mieux.
4. Tu réponds aussi à toutes les questions puisqu'elles sont toutes importantes pour la recherche. Il te faudra environ 15 minutes pour compléter le tout.
5. Pour obtenir des informations sur les résultats de cette étude, tu peux contacter Isabelle Marcil au 343-6111 poste 4610 ou encore par courrier électronique à l'adresse suivante:
[REDACTED]

Imagine-toi dans la situation suivante:

Tu te rends en voiture à un party qui a lieu sur le campus. Pendant le party, tu consommes de l'alcool. En fin de soirée, tu dois retourner chez toi, mais tu n'es pas certain(e) de dépasser ou non la limite légale d'alcoolémie.

A) En t'imaginant dans cette situation, réponds maintenant aux questions suivantes en portant bien attention aux différents choix de réponses.

1. J'ai l'intention de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement improbable	très improbable	plutôt improbable	ni probable ni improbable	plutôt probable	très probable	extrêmement probable

2. Pour moi, conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
extrêmement difficile	très difficile	plutôt difficile	ni facile ni difficile	plutôt facile	très facile	extrêmement facile

3. Dans cette situation, j'ai le contrôle complet sur le fait de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

4. Si je conduis ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party, la plupart des gens importants pour moi vont être:

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. Il est probable que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

B) Toujours avec la même situation en tête, indique maintenant ce que tu penses de la phrase suivante en cochant une réponse pour chacun des énoncés. Fais bien attention aux différents choix de réponses.

1. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement mauvais très mauvais plutôt mauvais ni bon ni mauvais plutôt bon très bon extrêmement bon

2. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement sage très sage plutôt sage ni stupide ni sage plutôt stupide très stupide extrêmement stupide

3. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement malhonnête très malhonnête plutôt malhonnête ni honnête ni malhonnête plutôt honnête très honnête extrêmement honnête

4. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement plaisant très plaisant plutôt plaisant ni déplaisant ni plaisant plutôt déplaisant très déplaisant extrêmement déplaisant

5. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement inutile très inutile plutôt inutile ni utile ni inutile plutôt utile très utile extrêmement utile

6. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement négatif très négatif plutôt négatif ni positif ni négatif plutôt positif très positif extrêmement positif

7. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement habituel très habituel plutôt habituel ni inhabituel ni habituel plutôt inhabituel très inhabituel extrêmement inhabituel

8. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement dangereux très dangereux plutôt dangereux ni sécuritaire ni dangereux plutôt sécuritaire très sécuritaire extrêmement sécuritaire

9. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement confortable très confortable plutôt confortable ni inconfortable ni confortable plutôt inconfortable très inconfortable extrêmement inconfortable

C) Voici quelques conséquences qui peuvent survenir du fait de "conduire après avoir consommé de l'alcool au party". Indique si tu trouves ces conséquences **bonnes** ou **mauvaises**.

1. Me faire arrêter et du même coup perdre mon permis et avoir un dossier criminel est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

2. Blesser ou tuer quelqu'un dans un accident est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

3. Le fait que mes réflexes soient plus lents est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

4. Endommager ma voiture ou celle de quelqu'un d'autre est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

5. Me blesser ou me tuer dans un accident est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

6. Prendre plus de risques au volant qu'habituellement est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

7. Me déplacer plus rapidement avec ma voiture qu'en transport en commun est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

8. Me sentir coupable est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

9. Être autonome pour me déplacer est une conséquence:

extrêmement mauvaise très mauvaise plutôt mauvaise ni bonne ni mauvaise plutôt bonne très bonne extrêmement bonne

D) Nous aimerions maintenant que tu évalues la probabilité que les personnes suivantes soient d'accord sur le fait que tu conduises après avoir consommé de l'alcool au party. Lis attentivement chaque question et coche la réponse qui correspond à ton évaluation.

1. Mes amis seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Mes parents seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

3. Ma famille serait d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

4. Les gens qui sont avec moi au party seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

5. Les policiers seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

6. Les législateurs gouvernementaux seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

E) Maintenant nous te proposons des facteurs qui pourraient soit t'empêcher ou soit t'encourager à conduire après avoir consommé de l'alcool au party. Indique ton degré d'accord ou de désaccord avec les énoncés ci-dessous.

1. La présence de policiers dans les environs pourrait m'empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

2. Le fait que des amis me persuadent de ne pas conduire pourrait me décourager de conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

3. Le fait que quelqu'un compte sur moi pour le reconduire pourrait m'inciter à conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

4. Le fait de devoir absolument retourner chez moi pourrait m'inciter à conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. De mauvaises conditions atmosphériques et routières pourraient m'empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

6. Le fait de ressentir les effets de l'alcool pourrait m'empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

7. Les publicités sur l'alcool au volant pourraient me décourager de conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

8. Le fait d'avoir une courte distance à parcourir pourrait m'encourager à conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

F) Nous t'avons nommé précédemment quelques conséquences qui peuvent découler du geste de "conduire après avoir consommé de l'alcool au party". Indique maintenant si tu trouves que ces conséquences sont **probables ou improbables**.

1. Me faire arrêter et du même coup perdre mon permis et avoir un dossier criminel est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Blessier ou tuer quelqu'un dans un accident est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

3. Le fait que mes réflexes soient plus lents est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

4. Endommager ma voiture ou celle de quelqu'un d'autre est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

5. Me blesser ou me tuer dans un accident est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

6. Prendre plus de risques au volant qu'habituellement est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

7. Me déplacer plus rapidement avec ma voiture qu'en transport en commun est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

8. Me sentir coupable est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

9. Être autonome pour me déplacer est une conséquence:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

G) Les énoncés suivants portent sur l'opinion de certaines personnes face à ta conduite automobile. Indique ton degré d'accord ou de désaccord avec ces énoncés.

1. En général, je conduis d'une façon que mes amis approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

2. En général, je conduis d'une façon que mes parents approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

3. En général, je conduis d'une façon que ma famille approuverait.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

4. En général, je conduis d'une façon que les gens qui sont avec moi au party approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. En général, je conduis d'une façon que les policiers approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

6. En général, je conduis d'une façon que les législateurs gouvernementaux approuveraient.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

H) Nous te demandons d'évaluer la probabilité que les facteurs suivants se produisent dans la situation où tu conduis après avoir consommé de l'alcool au party. Indique si ces facteurs sont **probables ou improbables**.

1. La présence de policiers dans les environs est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Le fait que des amis me persuadent de ne pas conduire est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

3. Le fait que quelqu'un compte sur moi pour le reconduire est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

4. Le fait de devoir absolument retourner chez moi est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

5. Des mauvaises conditions atmosphériques et routières sont:

extrêmement improbables très improbables plutôt improbables ni probables ni improbables plutôt probables très probables extrêmement probables

6. Le fait de ressentir les effets de l'alcool est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

7. Le fait de voir des publicités sur l'alcool au volant est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

8. Le fait d'avoir une courte distance à parcourir est:

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

I) Voici une autre série de questions sur le fait de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. Fais bien attention aux choix de réponses car ils varient d'une question à l'autre.

1. Je vais essayer de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable très improbable plutôt improbable ni probable ni improbable plutôt probable très probable extrêmement probable

2. Parmi les personnes importantes pour moi, aucune ne pense que c'est correct de conduire après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

3. Mon degré de contrôle sur le fait de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est:

extrêmement faible très faible plutôt faible ni élevé ni faible plutôt élevé très élevé extrêmement élevé

4. J'ai souvent l'intention de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool à un party.

extrêmement en désaccord très en désaccord plutôt en désaccord ni en accord ni en désaccord plutôt en accord très en accord extrêmement en accord

5. Si je le décide, je peux facilement conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable
 très improbable
 plutôt improbable
 ni probable ni improbable
 plutôt probable
 très probable
 extrêmement probable

6. La plupart des gens importants pour moi seraient déçus de moi si je conduisais après avoir consommé de l'alcool au party.

extrêmement improbable
 très improbable
 plutôt improbable
 ni probable ni improbable
 plutôt probable
 très probable
 extrêmement probable

J) Maintenant voici quelques questions qui vont nous permettre de dresser un portrait de l'ensemble des conducteurs qui ont répondu à ce questionnaire.

Domaine d'études _____

Âge: _____ Sexe: _____

Possèdes-tu un permis de conduire du Québec? _____

Si oui, à quel âge l'as-tu obtenu? _____

Kilométrage moyen par semaine: _____

Combien de fois as-tu conduit après avoir consommé de l'alcool dans la dernière année? _____

C'est tout! Merci pour ton temps et ta participation!

Appendice C:

Échelles du questionnaire sur les excès de vitesse

Échelles du questionnaire sur les excès de vitesse
(après raffinement des échelles)

Tableau 1:

Items de la mesure d'intention

Item et descripteurs de l'échelle	$\alpha = .87$
1. Dans cette situation, j'ai l'intention de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>improbable / probable</i>	
2. Il est probable que je roule plus vite que 50 km/h dans cette situation. <i>en désaccord / en accord</i>	
3. Dans cette situation, je vais essayer de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>improbable / probable</i>	
4. J'ai souvent l'intention de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord / en accord</i>	

Tableau 2:
Mesure directe des attitudes

Item et descripteurs de l'échelle	$\alpha = .83$
1. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>mauvais/ bon</i>	
2. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>stupide/ sage</i>	
3. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>malhonnête/ honnête</i>	
4. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>déplaisant/ plaisant</i>	
5. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>inutile/ utile</i>	
6. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>négatif/ positif</i>	
7. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>inhabituel/ habituel</i>	
8. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>dangereux/ sécuritaire</i>	
9. Dans cette situation, le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>inconfortable/ confortable</i>	

Tableau 3:
Mesure directe des normes subjectives

Item et descripteurs de l'échelle	$\alpha = .75$
1. 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: <i>en désaccord / en accord</i>	
2. Parmi les personnes importantes pour moi, aucune ne pense que c'est correct de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>en désaccord / en accord</i>	
3. La plupart des gens importants pour moi seraient déçus de moi si je roulais plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>improbable / probable</i>	

Tableau 4:
Mesure directe de la perception du contrôle comportemental

Item et descripteurs de l'échelle	$\alpha = .60$
1. Pour moi, rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation est: <i>facile/ difficile</i>	
2. Dans cette situation, j'ai le contrôle complet sur le fait de rouler plus vite que 50 km/h. <i>en désaccord / en accord</i>	
3. Dans cette situation, mon degré de contrôle sur le fait de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h est: <i>faible/ élevé</i>	
4. Si je le décide, je peux facilement rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>improbable / probable</i>	

Tableau 5:
Mesure indirecte des attitudes

Item et descripteurs de l'échelle*	$\alpha = .67$
1. Frapper quelqu'un est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
2. Prendre moins de temps pour arriver à destination est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
3. Recevoir une contravention est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
4. Le fait que ça rende ma conduite plus agréable est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
5. Avoir un accident avec une autre voiture est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
6. Avoir moins le temps de réagir en cas d'urgence est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
* a) évaluation de la conséquence b) force de la croyance comportementale	

Tableau 6:

Mesure indirecte des normes subjectives

Item et descripteurs de l'échelle*	$\alpha = .79$
1. a) Mes parents seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>improbable /probable</i> b) En général, je conduis d'une façon que mes parents approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	
2. a) Mes amis seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>improbable /probable</i> b) En général, je conduis d'une façon que mes amis approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	
3. a) Les jeunes en général seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>improbable /probable</i> b) En général, je conduis d'une façon que les jeunes approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	
4. a) Les personnes âgées seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. <i>improbable /probable</i> b) En général, je conduis d'une façon que les personnes âgées approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	

5. a) Les piétons et les résidents du quartier seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation.

improbable /probable

b) En général, je conduis d'une façon que les piétons et les résidents du quartier approuveraient. *en désaccord/ en accord*

6. a) Les autres conducteurs sur la route seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. *improbable /probable*

b) En général, je conduis d'une façon que les autres conducteurs approuveraient. *en désaccord/ en accord*

7. a) Les policiers seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. *improbable /probable*

b) En général, je conduis d'une façon que les policiers approuveraient. *en désaccord/ en accord*

8. a) Les législateurs gouvernementaux seraient d'accord sur le fait que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h dans cette situation. *improbable /probable*

b) En général, je conduis d'une façon que les législateurs gouvernementaux approuveraient. *en désaccord/ en accord*

* a) croyance normative

b) motivation à se conformer

Tableau 7:

Mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental

Item et descripteurs de l'échelle*	$\alpha = .65$
1. a) La présence d'enfants, de piétons ou de cyclistes pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) La présence d'enfants, de piétons ou de cyclistes est: <i>improbable /probable</i>	
2. a) Une circulation dense pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Une circulation dense est: <i>improbable /probable</i>	
3. a) La belle température (et les bonnes conditions routières) pourrait contribuer à ce que je roule plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) La belle température (et les bonnes conditions routières) est: <i>improbable /probable</i>	
4. a) La présence de nombreux arrêts et feux de circulation pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) La présence de nombreux arrêts et feux de circulation est: <i>improbable /probable</i>	
5. a) Le fait que la route soit déserte pourrait m'encourager à rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Le fait que la route soit déserte est: <i>improbable /probable</i>	
6. a) Une chaussée en mauvais état pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Une chaussée en mauvais état est: <i>improbable /probable</i>	

-
7. a) La présence des policiers dans les environs pourrait m'empêcher de rouler plus vite que la vitesse permise de 50 km/h. *en désaccord/ en accord*
- b) La présence des policiers est: *improbable /probable*
-

- * a) croyance sur les facteurs de contrôle
b) pouvoir perçu des facteurs de contrôle

Appendice D:

Échelles du questionnaire sur l'alcool au volant,
chez les hommes et chez les femmes

Échelles du questionnaire sur l'alcool au volant, chez les hommes et chez les femmes
(après raffinement des échelles)

Tableau 1:

Items de la mesure d'intention

Item et descripteurs de l'échelle	α hommes = .93
	α femmes = .93
1. J'ai l'intention de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable / probable</i>	
2. Il est probable que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord / en accord</i>	
3. Je vais essayer de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable / probable</i>	
4. J'ai souvent l'intention de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool à un party. <i>en désaccord / en accord</i>	

Tableau 2:
Mesure directe des attitudes

Item et descripteurs de l'échelle	α hommes = .93 α femmes = .90
1. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>mauvais/ bon</i>	
2. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>stupide/ sage</i>	
3. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>malhonnête/ honnête</i>	
4. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>déplaisant/ plaisant</i>	
5. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>inutile/ utile</i>	
6. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>négatif/ positif</i>	
7. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>inhabituel/ habituel</i>	
8. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>dangereux/ sécuritaire</i>	
9. Le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>inconfortable/ confortable</i>	

Tableau 3:
Mesure directe des normes subjectives

Item et descripteurs de l'échelle	α hommes = .75
1. Si je conduis ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party, la plupart des gens importants pour moi vont être: <i>en désaccord / en accord</i>	α femmes = .71
2. Parmi les personnes importantes pour moi, aucune ne pense que c'est correct de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord / en accord</i>	
3. La plupart des gens importants pour moi seraient déçus de moi si je conduisais après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable / probable</i>	

Tableau 4:

Mesure directe de la perception du contrôle comportemental

Item et descripteurs de l'échelle	α hommes = .66
	α femmes = .66
1. Pour moi, conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>facile/ difficile</i>	
2. Dans cette situation, j'ai le contrôle complet sur le fait de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord / en accord</i>	
3. Mon degré de contrôle sur le fait de conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party est: <i>faible/ élevé</i>	
4. Si je le décide, je peux facilement conduire ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable / probable</i>	

Tableau 5:
Mesure indirecte des attitudes

Item et descripteurs de l'échelle*	α hommes = .85
	α femmes = .81
1. Me faire arrêter et du même coup perdre mon permis et avoir un dossier criminel est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
2. Me faire arrêter et du même coup perdre mon permis et avoir un dossier criminel est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i> .	
3. Le fait que mes réflexes soient plus lents est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
4. Endommager ma voiture ou celle de quelqu'un d'autre est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
5. Me blesser ou me tuer dans un accident est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
6. Prendre plus de risques au volant qu'habituellement est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
7. Me déplacer plus rapidement avec ma voiture qu'en transport en commun est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
8. Me sentir coupable est une conséquence: a) <i>mauvaise / bonne</i> ; b) <i>improbable / probable</i>	
* a) évaluation de la conséquence b) force de la croyance comportementale	

Tableau 6:

Mesure indirecte des normes subjectives

Item et descripteurs de l'échelle*	α hommes = .84
	α femmes = .83
1. a) Mes amis seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable /probable</i>	
b) En général, je conduis d'une façon que mes amis approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	
2. a) Mes parents seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable /probable</i>	
b) En général, je conduis d'une façon que mes parents approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	
3. a) Ma famille serait d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable /probable</i>	
b) En général, je conduis d'une façon que ma famille approuverait. <i>en désaccord/ en accord</i>	
4. a) Les gens qui sont avec moi au party seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. <i>improbable /probable</i>	
b) En général, je conduis d'une façon que les gens qui sont avec moi au party approuveraient. <i>en désaccord/ en accord</i>	

5. a) Les policiers seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. *improbable /probable*

b) En général, je conduis d'une façon que les policiers approuveraient.
en désaccord/ en accord

6. a) Les législateurs gouvernementaux seraient d'accord sur le fait que je conduise ma voiture après avoir consommé de l'alcool au party. *improbable /probable*

b) En général, je conduis d'une façon que les législateurs gouvernementaux approuveraient. *en désaccord/ en accord*

-
- * a) croyance normative
b) motivation à se conformer

Tableau 7:

Mesure indirecte de la perception du contrôle comportemental

Item et descripteurs de l'échelle*	α hommes = .51
	α femmes = .63
1. a) La présence de policiers dans les environs pourrait m'empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) La présence de policiers dans les environs est: <i>improbable /probable</i>	
2. a) Le fait que des amis me persuadent de ne pas conduire pourrait me décourager de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Le fait que des amis me persuadent de ne pas conduire est: <i>improbable /probable</i>	
3. a) Le fait que quelqu'un compte sur moi pour le reconduire pourrait m'inciter à conduire après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Le fait que quelqu'un compte sur moi pour le reconduire est: <i>improbable /probable</i>	
4. a) Le fait de devoir absolument retourner chez moi pourrait m'inciter à conduire après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Le fait de devoir absolument retourner chez moi est: <i>improbable /probable</i>	
5. a) De mauvaises conditions atmosphériques et routières pourraient m'empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. <i>en désaccord/ en accord</i>	
b) Des mauvaises conditions atmosphériques et routières sont: <i>improbable /probable</i>	

6. a) Le fait de ressentir les effets de l'alcool pourrait m'empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. *en désaccord/ en accord*

b) Le fait de ressentir les effets de l'alcool est: *improbable /probable*

7. a) Les publicités sur l'alcool au volant pourraient me décourager de conduire après avoir consommé de l'alcool au party. *en désaccord/ en accord*

b) Le fait de voir des publicités sur l'alcool au volant est: *improbable /probable*

8. a) Le fait d'avoir une courte distance à parcourir pourrait m'encourager à conduire après avoir consommé de l'alcool au party. *en désaccord/ en accord*

b) Le fait d'avoir une courte distance à parcourir est: *improbable /probable*

* a) croyance sur les facteurs de contrôle
b) pouvoir perçu des facteurs de contrôle

Appendice E:

Copie des lettres des revues où les articles
ont été soumis pour publication

Soumission des articles

Marcil, I., Audet, T. et Bergeron, J. (1999). Déterminants motivationnels des excès de vitesse chez de jeunes conducteurs québécois. *Science et Comportement*, 27, 1-17.

Marcil, I., Bergeron, J. et Audet, T. (2000). Motivational Factors Underlying the Intention to Drink and Drive in Young Male Drivers. Soumis pour publication à la revue *Journal of Safety Research*.

Marcil, I., Audet, T. et Bergeron, J. (2000). Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool chez de jeunes conductrices québécoises. Soumis pour publication à la revue *Recherche – Transports – Sécurité*.

Science et comportement

Une publication de l'ASMC

Montréal, le vendredi 17 décembre 1999

Mme Isabelle Marcil
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Objet: Copie de courtoisie de la Revue; (SC273)

Madame,

Veillez trouver ci-joint une copie du dernier numéro de la Revue, compliment de la direction de la Revue et de l'ASMC. Vous y trouverez votre article publié.

Veillez agréer nos félicitations pour cet article excellent. Nous vous prions également de transmettre nos remerciements à vos collègues co-auteurs.

Nous espérons que le tout est conforme à vos attentes. Nous souhaitons avoir le plaisir de recevoir éventuellement un autre manuscrit. Nous sommes disponible pour recevoir vos commentaires.

Veillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur de la revue *Science et comportement*

[REDACTED]

Michel Roberge
Science et comportement
3725, rue Saint-Denis
Montréal, Qc, H2X 3L9

Montréal, le mardi, 23 février, 1999

Mme Isabelle Marcil
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Objet: Décision quant au manuscrit que vous avez soumis à la revue; (SC273)

Madame,

Vous avez soumis à la revue un manuscrit pour publication intitulé " *Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs québécois*". Nous vous transmettons donc aujourd'hui la décision du comité de rédaction suite à son analyse et à l'examen des évaluateurs.

Votre manuscrit sera publié lorsque vous aurez effectué les corrections mineures indiquées par les évaluateurs. Trois personnes ont examiné votre texte et leur évaluation coïncide à le trouver d'excellente qualité. Les corrections devraient porter sur les points suivants :

- Afin de mieux saisir l'importance de la problématique ajouter certaines statistiques en page 4 telles que la moyennes annuelles du total des accidents graves et des décès au Québec; ensuite les pour-cent soulignent la pertinence d'étude et d'action envers les jeunes hommes.
- Ajouter un exemple sommaire, en page 7, de mesures non-motivationnelles.
- Éviter l'abréviation de PCC, mettre au long l'expression.
- En page 9, expliciter « ont été utilisées avec succès » et/ou donner un bref exemple pour convaincre le lecteur; ceci est d'autant plus important que la théorie peut avoir des détracteurs.
- Dans la discussion, commentez la question de la représentativité de votre échantillon, notamment que votre titre parle de jeunes conducteurs québécois...
- Afin de comparer les résultats des différentes échelles dans le tableau 1, y aurait-il une certaines standardisations statistiques possibles ?
- En page 18, un tableau des corrélations bivariées entre les diverses variables devrait apparaître et le premier paragraphe ne devrait mettre en évidence que les éléments importants (sans indication statistique).
- Préciser le type de régression multiple utilisée et la raison du choix.
- La note infra-paginale devrait plutôt être intégrée au texte.
- Certaines reformulations sont proposées sur le manuscrit.

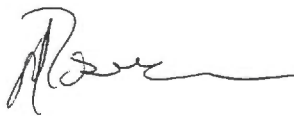
- Effectuez une dernière vérification des normes de l'APA à l'aide de la liste de contrôle jointe.

Nous souhaitons que vous acceptiez d'effectuer ces corrections. ***Nous apprécierions que vous communiquiez avec nous le plus rapidement possible pour nous indiquer vos intentions.***

Nous apprécierions recevoir deux copies papiers du texte et le fichier sur disquette; suivez les instructions indiquées sur la feuille jointe.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur et éditeur de la revue *Science et comportement*



Michel Roberge
Science et comportement
3725, rue Saint-Denis
Montréal, Qc, H2X 3L9



National Safety Council

A Membership Organization Dedicated to Protecting Life and Promoting Health

May 26, 1999

Jacques Bergeron
Department of Psychology
Universite de Montreal
C.P. 6128, succursale Centre-Ville
Montreal (Quebec) Canada H3C 3J7

Dear Dr. Bergeron:

The reviews of your paper entitled, **Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers**, have been received from the reviewers. The paper has been judged not acceptable for publication in its present form.

The reviewers' comments are enclosed. If you wish to resubmit your paper, please note the comments and revise your manuscript accordingly. When we receive the revised paper, it will be sent out for further review.

If you have any questions or would like to discuss the review, please contact Katie Porretta at

[REDACTED]

Sincerely,

[REDACTED]

Thomas W. Planek, Ph.D., CSP
Editor
Journal of Safety Research





INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ

Arcueil le 13 décembre 1999

Madame Isabelle MARCIL
A/S Thérèse AUDRET
Département de psychologie
Faculté des lettres et sciences humaines
Université de Sherbrooke
Sherbrooke (Québec)
J1K 2R1
Canada

Objet : Article soumis à la revue RTS

Madame,

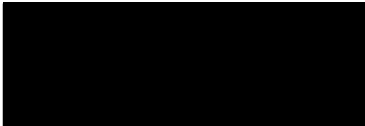
L'article proposé, *Étude des motivations sous-jacentes à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool chez de jeunes conductrices québécoises*, n'a pas été accepté en l'état pour publication dans RTS.

Les deux évaluateurs que nous avons sollicités ont d'une part, souligné l'intérêt du sujet, et d'autre part mis en évidence les imperfections du papier. Le Comité de lecture a estimé que les auteurs devez procéder à une profonde révision du papier avant d'envisager la publication dans RTS.

Pour vous aider dans votre travail de réécriture, je vous invite à prendre en compte les avis et commentaires des deux évaluateurs que vous trouverez ci-joint.

La nouvelle version du papier sera soumise à nouveau aux deux évaluateurs avant d'être présentée au Comité de lecture.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Marcel COTTINET
Rédaction RTS
Tel. Direct : 01 47 40 72 78
