

Étude de la représentation sociale et de la conditionnalité du régulateur de  
vitesse chez les commerciaux itinérants

Master 2 Psychologie sociale du travail et des organisations - Parcours Psychologie sociale  
des risques et sécurité : mobilités et transports

Présenté par : PEULENS Nino (16003598)

Sous la direction de Madame Sandrine GAYMARD

## **Remerciements :**

Tout d'abord, je tiens à remercier ma Professeure et responsable de formation, Madame Sandrine Gaymard, pour son accompagnement, ses conseils et sa supervision pendant ces deux années de Master.

Ensuite, je voudrais remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique, qui nous a diffusé ses connaissances et ses avis, guidant ainsi nos deux années de Master.

Puis, je tiens à remercier mes camarades de classe avec qui nous avons construit un groupe de réflexion développée et critique. Ceci m'a permis d'évoluer tout au long de mon Master.

Je remercie aussi l'ensemble des commerciaux qui ont participé à mon étude.

Sans eux je n'aurais pas pu obtenir tous mes résultats.

Enfin, je souhaite remercier toutes les personnes qui m'ont aidé, soutenu et supporté pendant la rédaction de ce mémoire de recherche.

## **Résumé :**

Ce travail de recherche s'appuie sur la théorie des représentations (Moscovici, 1961) sociales et l'approche structurale (Abric, 1976, 1994 ; Flament, 1994a, 1994b, 1999). Les objectifs de cette étude étaient multiples. D'une part, mettre en évidence que le régulateur de vitesse constitue un objet de représentation sociale au sein d'une population de commerciaux. D'autre part, évaluer la conditionnalité de la règle (Gaymard, 2003, 2007) du téléphone au volant en situation d'utilisation du régulateur de vitesse. Nous avons créé deux questionnaires afin d'obtenir des réponses en lien avec nos objectifs. Nous avons recueilli 81 réponses au total toute issues de commerciaux itinérants.

Les résultats montrent que la représentation sociale du régulateur de vitesse est composée de l'item « Confort ». De plus, le régulateur de vitesse n'apparaît pas comme un outil facilitant la transgression de la règle du téléphone au volant. Nous avons mis en évidence, qu'au sein de notre échantillon de commerciaux, les femmes avaient moins tendance à utiliser le régulateur de vitesse et qu'ils percevaient son utilisation comme plus dangereuse en comparaison avec les hommes. Les commerciaux interrogés ont une utilisation prudente et cohérente du régulateur de vitesse.

***Mots-clés :*** représentations sociales, conditionnalité, aides à la conduite, régulateur de vitesse, sécurité routière, commerciaux, téléphone au volant

## **Abstract:**

This research work is based on the theory of social representations (Moscovici, 1961) and the structural approach (Abric, 1976, 1994; Flament, 1994a, 1994b, 1999). The objectives of this study were, on the one hand, to show that the cruise control constitutes an object of social representation within a population of salesmen. On the other hand, this study evaluated the conditionality of the rule (Gaymard, 2003, 2007) of the telephone while driving and using cruise control. We created two questionnaires to obtain responses related to our objectives. We collected a total of 71 responses, all from sales representatives. The results show that the social representation of cruise control is based on the item "Comfort". Furthermore, cruise control does not appear to be a tool that facilitates the transgression of the phone and driving rule. We found that, in our sample of salespeople, women were less likely to use cruise control and perceived its use as more dangerous compared to men. The commercial population surveyed had careful and consistent use of cruise control.

***Keywords:*** social representations, conditionality, Advanced driver-assistance systems, cruise control, road safety, commercials, telephone while driving

**ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT**

Je, soussigné (e) Nino Peulens, déclare être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées pour écrire ce rapport ou mémoire.

Signature :

## Table des matières :

<i>Introduction</i> .....	1
<i>Partie 1 : Approche conceptuelle</i> .....	2
1. <i>La théorie des représentations sociales</i> .....	2
1.1. Historique des représentations sociales .....	2
1.2. L'émergence d'une représentation sociale.....	3
1.2.1. L'objet social .....	3
1.2.2. Les processus d'émergence d'une représentation sociale .....	3
1.2.3. Les processus d'ancrage et d'objectivation .....	4
1.3. La théorie du noyau central.....	4
1.3.1. Le noyau central et le système périphérique.....	4
2. <i>Pratiques et normes : des catalogues de conduite sociale</i> .....	5
2.1. Définition des pratiques .....	6
2.2. Définition des normes.....	6
2.3. L'approche structurale des normes .....	6
2.4. La théorie de la conditionnalité .....	7
3. <i>Vitesse, nouvelles technologies et représentations sociales</i> .....	8
3.1. La représentation sociale de la vitesse.....	8
3.2. Les représentations sociales et les nouvelles technologies.....	9
<i>Partie 2 : Objet d'étude, problématique et hypothèses</i> .....	12
1. <i>Objet d'étude</i> .....	12
1.1. Le régulateur de vitesse .....	12
1.2. Les commerciaux ou vendeur représentant placier .....	13
2. <i>Problématique</i> .....	14
3. <i>Hypothèses</i> .....	15
<i>Partie 3 : Méthodologie de recherche</i> .....	16
1. <i>Méthode</i> .....	16
1.1. Phases exploratoires .....	16
2. <i>Population étudiée</i> .....	17
2.1. Premier échantillon.....	17
2.2. Deuxième échantillon .....	17
3. <i>Matériels utilisés</i> .....	18
3.1. Premier questionnaire .....	18
3.2. Second questionnaire .....	18
4. <i>Éthique et déontologie</i> .....	19
<i>Partie 4 : Résultats</i> .....	20
1. <i>Représentation sociale du régulateur de vitesse</i> .....	20
2. <i>Représentation sociale du téléphone au volant</i> .....	21
3. <i>Les pratiques de conduite des commerciaux</i> .....	21
3.1. Les axes routiers les plus utilisés par les commerciaux .....	22
3.2. Comportements de conduites habituels des commerciaux en situation de conduite....	22
3.3. L'utilisation du régulateur et du téléphone au volant.....	22

3.4. Les raisons d'utilisation du régulateur de vitesse.....	23
3.5. Analyse des scripts conditionnels .....	24
3.6. Perception du risque et régulateur de vitesse .....	27
<i>Partie 5 : Discussion .....</i>	<i>29</i>
<i>Conclusion.....</i>	<i>37</i>
<i>Bibliographie.....</i>	<i>38</i>
<i>Annexes .....</i>	<i>48</i>
<i>Table des annexes : .....</i>	<i>49</i>

## Introduction

À l'heure où la voiture autonome se prépare à entrer dans le parc automobile français, beaucoup de progrès restent à accomplir pour que cette technologie puisse un jour remplacer l'automobiliste. Aujourd'hui, nombre de systèmes comme la direction assistée, les détecteurs de pluie ou la climatisation facilitent la conduite au quotidien. Initialement proposés en option lors de l'achat, ces systèmes se sont très vite retrouvés intégrés par défaut sur les différents véhicules. Nous sommes loin de la rusticité du modèle T d'Henry Ford (1908), si emblématique de l'évolution de l'automobile. En 1932 apparaît le 1<sup>er</sup> système d'aide à la conduite : la direction assistée. Les innovations s'enchaînent par la suite : régulateur de vitesse et caméra de recul dans les années 50 ; systèmes d'assistance électronique avec l'ABS (« Antiblockiersystem »), l'ESP (« Electronic Stability Program ») et le GPS (« Global Positioning System ») dans les années 80. Nous assistons à la naissance de l'ère des aides à la conduite.

L'arrivée du numérique dans les années 2000 permet une révolution technologique sans précédent. Apparaissent alors le radar anticollision, le détecteur d'angle mort ou encore plus récemment le « park assist » et l'aide au maintien dans la file (AFIL). L'année 2010 marque l'introduction à grande échelle des systèmes d'aide à la conduite, ADAS (« Advanced Driver-Assistance Systems ») dans le parc automobile français. Aujourd'hui en 2020, les avancées technologiques sont telles que les systèmes juridiques français et européen doivent réguler l'utilisation des aides à la conduite. En effet, sur les routes françaises seuls les systèmes d'aide à la conduite de niveau 2 sont acceptés. En d'autres termes, l'automobiliste dispose de la possibilité de déléguer certaines tâches à la voiture. La question du passage au niveau 3 fait débat, car la problématique de la responsabilité en cas d'accident ne connaît pas encore de consensus.

Aristote, en son temps, s'intéressait déjà à la coopération entre l'homme et la machine. Le philosophe grec défendait l'idée que la machine permettait à l'homme d'atteindre des objectifs plus grands et d'augmenter sa production (Aubonnet, 1960). Cette réflexion, toujours actuelle, peut s'appliquer à la voiture permettant à l'homme de se déplacer d'une nouvelle manière, plus rapide et plus attrayante. Aujourd'hui les innovations technologiques automobiles se succèdent et la sécurité routière devient un problème de santé mondial. En effet, de nombreuses théories de psychologie sociale émergent et s'appliquent à ces thématiques importantes, notamment celle des représentations sociales (Moscovici, 1961) pour expliquer et comprendre la pensée sociale.

# Partie 1 : Approche conceptuelle

## 1. La théorie des représentations sociales

### 1.1. Historique des représentations sociales

Le fondement de la théorie des représentations sociales réside dans les travaux de Durkheim qui date de 1898. Dans son ouvrage, le sociologue français théorise la notion de représentation individuelle et de représentation collective. Les travaux pionniers de Durkheim ont alors amené Serge Moscovici à façonner le concept de représentation sociale. En réalité ce n'est qu'en 1961 que le concept de représentation sociale apparaît pour la première fois dans l'ouvrage du psychologue social français intitulé « La psychanalyse, son image et son public ». Avec ses travaux, Moscovici différencie les représentations collectives et les représentations sociales. Pour lui, les représentations sociales incarnent l'opinion en constante interaction entre l'individu et le groupe. En effet, elles sont définies comme « l'ensemble des connaissances, croyances, opinions partagées par un groupe à l'égard d'un objet social donné. » (Guimelli, 1994, p. 12). Plusieurs auteurs se sont intéressés à ce sujet des représentations sociales et notamment Denise Jodelet. La docteure d'état en Psychologie sociale décrit trois caractéristiques des représentations sociales. Dans l'ouvrage collaboratif de 2003, « Les représentations sociales », Jodelet y décrit la représentation sociale comme une « forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social » (Jodelet, 2003). Selon elle, les représentations sociales ont alors trois propriétés. Premièrement, elles ont une visée pratique qui permet d'organiser l'environnement. Ensuite elles permettent d'orienter les conduites et les communications des individus du même groupe. Enfin, elles permettent d'établir une réalité commune à un ensemble social. Il nous semble aussi important de rappeler que les représentations sociales sont souvent désignées comme « savoir de sens commun » (Jodelet, 2003) et de ce fait sont alors distinguées des savoirs scientifiques.

Abdic en 1994 explique que les représentations sociales disposent de quatre fonctions qui permettent de comprendre en partie le fonctionnement de l'être humain. Premièrement, les représentations sociales ont une fonction de savoir, c'est-à-dire qu'elles permettent aux individus de comprendre l'environnement dans lequel il se trouve. Ensuite, la fonction d'identification des représentations sociales permet à l'individu de se placer par rapport à un groupe d'appartenance. Puis, la fonction d'orientation qui donne une valeur prescriptive aux représentations sociales, car elles précèdent et déterminent l'action de l'individu. Enfin, la

fonction de justification qui permet à l'individu d'expliquer et de justifier le comportement pris par les sujets vis-à-vis de leur groupe ou d'un autre groupe.

## 1.2. L'émergence d'une représentation sociale

### 1.2.1. L'objet social

Cependant, nous sommes dans l'obligation de rappeler qu'une représentation sociale ne peut exister que par le biais d'un objet de représentation sociale. En effet, l'objet de représentation sociale est l'armature de la représentation sociale. À l'heure actuelle, la communauté des psychologues sociaux s'accorde à dire que tout objet est potentiellement objet de représentation sociale. Ce qui permet de dire qu'un objet est objet de représentation sociale c'est le rapport qu'il entretient avec le groupe. En outre, Moliner (1993) indique qu'un objet de représentation sociale dispose de cinq caractéristiques. En réalité, un objet de représentation sociale est un objet polymorphe, approprié par un groupe. Flament précise en 1994 qu'une « représentation sociale est un ensemble organisé de cognition relative à un objet partagé par les membres d'une population homogène par rapport à cet objet ». Ensuite, l'objet de représentation sociale possède un enjeu identitaire et il est constitué par rapport à autrui. Enfin, l'objet de représentation sociale se situe hors de toute instance de régulation et de contrôle. Flament et Rouquette en 2003 ajoutent deux conditions nécessaires pour qu'un objet devienne un objet social. Il est nécessaire qu'un objet présente une « saillance socio-cognitive » ainsi que des « pratiques afférentes » à l'objet en question. Concernant la saillance socio-cognitive, les auteurs expliquent que l'objet doit être présent dans plusieurs discours de différent groupe. Par conséquent, un objet est « social » lorsqu'il assure une fonction de concept et s'inscrit dans des pratiques et des communications interpersonnelles au sein d'un groupe donné » (Pianelli, Abric et Saad, 2010).

### 1.2.2. Les processus d'émergence d'une représentation sociale

Néanmoins, l'émergence d'une représentation sociale repose aussi sur des conditions ainsi que deux processus mis en exergue par Moscovici en 1961. Premièrement, le psychologue social explique que pour qu'une représentation sociale apparaisse, il est nécessaire que l'information relative à cette représentation soit dispersée. Moscovici parle de la dispersion de l'information. Cette situation, où les experts sont absents, offre l'opportunité de la création d'un savoir social. De plus, pour l'apparition de la représentation sociale, il est aussi notifié qu'humainement toutes les informations ne peuvent pas être retenues et par conséquent les individus doivent alors se focaliser sur certaines informations. Moscovici parle ici d'un processus de focalisation. Enfin, pour qu'une représentation apparaisse, les individus sont

amenés à combler leurs lacunes concernant le sujet « sur le tard ». Cela est une conséquence de la pression à l'inférence issue des nécessités de la communication et de l'action exercée par le groupe. À ces conditions d'émergence, Moscovici ajoute que l'élaboration d'une représentation sociale repose sur deux processus : le processus d'objectivation et le processus d'ancrage (Moscovici, 1961).

### 1.2.3. Les processus d'ancrage et d'objectivation

Premièrement, le processus d'objectivation est le mécanisme qui va permettre de rendre un objet social concret. Ce phénomène se compose de trois phases, la décontextualisation, la construction du noyau figuratif et enfin la naturalisation (Moscovici, 1961). L'enchaînement de ces rouages va alors permettre de rendre l'objet social naturel et concret dans la réalité du sujet. De même cela permettra aussi de réduire la complexité de l'environnement dans lequel l'individu vit.

Vient ensuite le processus d'ancrage qui a pour objectif « l'intégration de la représentation et de son objet dans le système préexistant de pensée » (Moscovici, 1961 ; Jodelet, 1984). En d'autres termes cela permet d'ancrer l'objet social dans un système de représentation et aide à rendre cet objet intelligible et familier. L'ancrage est le processus par lequel la représentation s'insère dans l'ensemble des savoirs sociaux du groupe. Cette assimilation permet alors d'intégrer l'objet dans des catégories de réseau familières dans le but de maîtriser l'objet (Doise, 1980).

## 1.3. La théorie du noyau central

Pour donner suite aux nombreux travaux des différents auteurs sur l'émergence des représentations sociales, ces chercheurs se sont ensuite intéressés à l'étude de ces représentations. Trois grands courants d'étude des représentations sociale ont alors à leur tour émergé. En effet, il existe le courant anthropologique et culturel piloté par Moscovici (1961) et Jodelet (1991). Doise (1980), quant à elle, s'inscrit dans une approche différentielle des représentations sociales qui se qualifie par une approche plus sociologisante. Enfin, Abric (1994) et Flament (1996) développent l'approche structurale du noyau central. Cette perspective hypothético-déductive, s'intéresse à la dimension consensuelle de la représentation sociale.

### 1.3.1. Le noyau central et le système périphérique

Cette théorie du noyau central constituera l'armature de notre analyse dans le cadre de ce mémoire de recherche. La pensée de cette théorie veut qu'une représentation sociale dispose de deux systèmes organisant de la représentation. En 1994, Abric expose alors le système

éponyme du mouvement, le noyau central associé au système périphérique. Au cours de cette description Abric évoque les différentes caractéristiques de ces deux systèmes. Premièrement, le système central reflète le contenu lié à la mémoire collective, les idées consensuelles. Par conséquent son contenu est rigide et non négociable. Nous pouvons retrouver les idées partagées par l'ensemble du groupe qui ont pour fonctions d'une part de déterminer l'organisation et d'autre part de générer la signification de la représentation. Proche du noyau central, le système périphérique reflète quant à lui la dimension individuelle des idées de chacun. Ce système est donc plus souple et aussi évolutif puisqu'il reflète les idées de chaque individu du groupe. Cette structure assure donc une fonction protectrice du noyau central et permet aussi une adaptation à la réalité concrète (Abric, 1994). De plus, les éléments du noyau périphérique s'organisent de façon variable. Leur importance dépend de leur relation avec la représentation sociale : « proches du noyau central, ils jouent un rôle important dans la concrétisation de la signification de la représentation, plus éloignés ils illustrent, explicitent, ou justifient cette signification » (Abric, 1994, p. 25). Ces deux systèmes complémentaires permettent à l'individu de maîtriser l'objet de représentation sociale en y apportant des éléments communs au groupe, mais aussi en laissant la place à chaque individu d'adapter la représentation en fonction de son vécu historique et personnel.

## 2. Pratiques et normes : des catalogues de conduite sociale

Les représentations sociales permettent donc à l'individu de comprendre l'environnement qui l'entoure. De plus, ces mêmes représentations permettent aussi à l'individu d'agir de façon cohérente sur un objet de représentation sociale. Moscovici définit également les représentations sociales comme des « guides pour l'action » (Moscovici, 1989). Ces pratiques sont aussi une condition nécessaire à l'émergence d'une représentation sociale (Flament & Rouquette, 2003, p.32). La question de la relation causale entre les pratiques et les représentations sociale est encore irrésolue. À cette question, deux hypothèses sont présentées, soit les pratiques sont engendrées par les représentations sociales ou à l'inverse les pratiques engendrent la formation d'une représentation sociale. La représentation oriente les pratiques en fonction de la valeur et du sens attribués aux comportements, ces comportements eux-mêmes vont orienter les représentations, en constituant, pour la représentation, un élément d'information (Codol, 1972). Codol met en exergue un processus de causalité circulaire entre les pratiques et les représentations (Codol, 1972). Milland (2001) définit les pratiques comme l'ensemble des manières d'agir d'une action et sont entendus comme des « actions représentationnelles » (Moscovici, 1989).

## 2.1. Définition des pratiques

Les pratiques définissent la manière d'agir de l'individu vis-à-vis d'un objet social. Cependant, ces conduites sont aussi influencées par les normes présentes dans les groupes d'appartenances de l'individu. Comme pour le concept de représentation, les normes ont été étudiées par Durkheim (1894). Le sociologue définit alors les normes comme « types de conduite ou de pensée extérieurs à l'individu, mais doués d'une puissance impérative et coercitive en vertu de laquelle ils s'imposent à lui » (Durkheim, 1894, p. 4). Les normes reposent sur trois caractéristiques.

- Ce sont des règles comprises par l'ensemble des membres d'un groupe
- Elles orientent le comportement social
- Elles se construisent en interaction avec l'autre et permettent de prédire et normaliser la conduite de l'autre.

## 2.2. Définition des normes

La norme est « l'acceptation partagée d'une règle qui est une prescription en ce qui concerne la façon de percevoir, penser, sentir et agir » (Newcomb, Turner & Converse, 1970, pp. 281-282). Pour clarifier ce concept de norme sociale, la littérature scientifique introduit les notions de normes injonctives et normes descriptives (Cialdini, Kallgren & Reni, 1991). Les normes injonctives renvoient au jugement moral d'approbation ou de désapprobation dans une situation donnée. Les normes descriptives renvoient au comportement majoritaire, ce que les gens font de manière générale.

## 2.3. L'approche structurale des normes

Les précurseurs de l'approche structurale se sont intéressés aux dimensions normatives concernant les jugements et aux dimensions fonctionnelles concernant les pratiques présentes dans le noyau et dans le système périphérique (Abric, 1987). De plus, Abric et Tafani (1995) découvrent que le noyau central est composé de trois éléments : des éléments fonctionnels, des éléments normatifs et des éléments mixtes. Ils précisent que les éléments mixtes concernent les pratiques et les jugements. À la suite de cela, Moliner (1996) propose un modèle bidimensionnel pour décrire les différents pôles présents dans le système central et le système périphérique. Selon ce modèle, il existe deux pôles dans la structure d'une représentation sociale. Premièrement, un pôle descriptif qui se traduit dans le noyau central par des définitions et dans le système périphérique par des descriptions. Dans un second temps, un pôle évaluatif qui s'exprime par des normes dans le noyau central et des attentes par rapport à ces normes dans le système périphérique (Moliner, 1996).

La localisation des éléments normatifs a longtemps fait débat. Pour Guimelli « le système central est essentiellement normatif, le système périphérique lui est fonctionnel » (Guimelli, 1994, p. 79). Alors que pour Flament, tous les éléments, cognitions d'une représentation sociale sont normatifs, fonctionnels et descriptifs dans la représentation (Flament, 1999). À l'heure actuelle, avec les différentes études qui ont été effectuées, la littérature scientifique s'accorde à dire que l'aspect normatif se situe essentiellement dans les aspects de la périphérie d'une représentation. Ce concept a été soutenu par le développement de la théorie de la conditionnalité (Flament, 1994a, 1994b ; Gaymard, 2003, 2014). La conditionnalité permet de mettre en évidence un paradoxe concernant les pratiques des individus. En effet, il est possible pour un sujet d'agir de façon contradictoire avec les éléments du noyau central si le système conditionnel le justifie. Dans le contexte routier, cette théorie permet d'expliquer un bon nombre de situations de transgression et notamment celui de l'excès de vitesse (Gaymard, 2007).

#### 2.4. La théorie de la conditionnalité

Aujourd'hui, avec la théorie de la conditionnalité (Gaymard, 2014) on considère que les aspects normatifs s'expriment davantage dans la périphérie de la représentation. C'est Flament qui a développé la problématique de la conditionnalité (Flament, 1994a, 1994b) en lien avec la périphérie. Il s'agit d'une articulation entre la notion de prescription et la notion de condition. « ... en général on doit faire ceci, mais dans certains cas, on doit faire autre chose... ». Quand on observe les conduites sociales, on constate l'existence massive de variations conditionnelles. L'écart s'explique par le système, ce n'est pas une transgression anormale, car elle s'inscrit dans la représentation sociale. Un individu peut adopter une conduite qui ne correspond pas à la généralité des conduites observées à partir du moment où le système conditionnel le justifie. Partant de cette problématique, Gaymard (2003) a dégagé la théorie de la conditionnalité pour mettre en évidence dans le cas d'une appartenance biculturelle, « des latitudes normatives ». Ainsi pour des jeunes femmes franco-maghrébines qui appartiennent à deux cultures, la négociation qui s'oppose au caractère absolu du noyau central permet la gestion des aspects normatifs. Pour poursuivre ses travaux, Gaymard en 2007 met en évidence la coexistence de deux systèmes évoluant en parallèle. En effet, ici nous faisons référence au système de norme légale (le Code de la route) et le système de normes sociales (les pratiques réelles des usagers). Gaymard (2014,2016) utilisera la terminologie « théorie de la conditionnalité » qui s'appuie sur l'articulation entre « prescription » et « condition » : « il y a souvent des circonstances qui justifieront de ne pas respecter la règle et qui rendent la transgression légitime dans la

représentation, même s'il s'agit d'une véritable transgression par rapport au droit » (Gaymard & Tiplica, 2017). Ces variations conditionnelles révélées, montrent que pour les individus, elles constituent des justifications. Ainsi, une personne peut adopter un comportement particulier tant que le système conditionnel le justifie. Dans ce cas, le comportement prescrit par le système conditionnel est légitime et nous parlons de transgressions légitimes (Flament, 1994b ; Gaymard, 1999, 2003, 2007 ; Gaymard, Bessin, Bordarie & Leguen, 2012). Cette théorie de la conditionnalité a donné lieu à de nombreuses recherches qui ont permis de mieux comprendre le comportement humain dans un contexte de sécurité routière. Pour ne citer que quelques résultats, des études portant sur les transports routiers ont mis en évidence l'impact de la conditionnalité dans la représentation de la conduite par les jeunes conducteurs, mais également des personnes âgées (Gaymard, Allain, Osiurak & Le Gall, 2011).

### 3. Vitesse, nouvelles technologies et représentations sociales

#### 3.1. La représentation sociale de la vitesse

La notion de vitesse a fait l'objet d'étude de nombreuses études notamment dans le domaine de la psychologie sociale appliquée à la sécurité et dont la vitesse reste la première cause de mortalité dans les accidents de la route. (ONISR, 2020). De ce fait, Pianneli, Abric & Saad (2010) en étudiant la représentation sociale du système du Limiteur S'Adaptant à la Vitesse Autorisée (LAVIA) se sont aussi intéressés à la représentation sociale de la Vitesse (Pianneli, Abric & Saad, 2010). Cette recherche montre que la représentation sociale de la Vitesse se structure autour d'un élément central relatif à la notion de « Danger » (Pianneli, Abric & Saad, 2010). Concernant la périphérie, l'élément principal est relatif à la notion de « Plaisir ». De plus, l'élément central de « Danger » est renforcé par un élément du système périphérique relatif à « L'imprudence ». En outre, les auteurs retrouvent également des éléments en lien avec le système de règles sociales ce sont les items « Limitation » et « Répression ». De même que le système périphérique est aussi composé d'items relevant de la dimension fonctionnelle de la vitesse « Gain de temps », « Sport automobile », « Rapidité ». Enfin les deux derniers éléments qui composent le système périphérique sont en lien avec la transgression « Excès de vitesse » et en lien avec l'aspect prescriptif de la vitesse « Vigilance ». (Pianneli, Abric & Saad, 2010). La méthodologie utilisée dans cette recherche se compose de la méthode des associations libres hiérarchisées et de la technique de substitution (Guimelli & Deschamps, 2000). Cette recherche met en évidence qu'il y existerait 3 grandes représentations de la vitesse qui sont les suivantes : une représentation neutre où la notion de danger est

prioritaire ; une représentation positive structurée autour d'une articulation entre vitesse, danger et plaisir ; une représentation négative de la vitesse avec deux éléments centraux qui sont le danger et l'imprudence (Granié, 2016). Ces conclusions ont été tirées grâce à un traitement statistique d'analyse factorielle des correspondances en lien avec des données sociodémographiques issues de leurs échantillons de population.

Initialement cette recherche cherchait à mettre en lien la représentation sociale du LAVIA et celle de la vitesse. Les auteurs en ont conclu que la représentation de la limitation de vitesse dépend directement de la représentation de la vitesse avec laquelle elle entretient des relations d'emboîtement (Pianelli, Abric, & Saad, 2010). Les résultats montrent que les deux représentations sont ainsi dans une relation d'antonymie (Guimelli & Rouquette, 2004) : plus les conducteurs ont une représentation de la vitesse centrée sur les aspects fonctionnels (gain de temps) et positifs (plaisirs), moins les aspects sécuritaires de la limitation de vitesse sont valorisés, la représentation étant centrée sur son aspect contraignant. À l'inverse plus les conducteurs ont une représentation de la Vitesse centrée sur le danger, plus les aspects sécuritaires de la limitation de vitesse sont valorisés (Pianelli et al., 2010).

### 3.2. Les représentations sociales et les nouvelles technologies

La technologie ne cesse de nous surprendre de jour en jour avec l'arrivée de nouveaux produits tous plus performants les uns que les autres. Cependant, définir une nouvelle technologie n'est pas chose aisée. En effet, si l'on suit la définition du Larousse, une nouvelle technologie se définit comme « moyens matériels et organisations structurelles qui mettent en œuvre les découvertes et les applications scientifiques les plus récentes. » (Larousse, 2020). Mais, dans la littérature scientifique et notamment dans celui de la psychologie sociale, les nouvelles technologies renvoient à « l'ensemble des formes d'innovation technologique qui a un certain moment donné dans l'histoire d'une société devienne partie intégrante des activités quotidiennes comme le téléphone portable ou le four à micro-ondes » (Tatéo, 2016). De fait, le lien avec les représentations sociales relève de la logique étant donné qu'une des fonctions principales d'une RS est d'intégrer des objets dans le cadre social de la connaissance d'un groupe donné et les rendre transmissibles dans les conversations quotidiennes (Tatéo, 2016). Bien que les nouvelles technologies soient issues des progrès de la science, il est essentiel de bien distinguer les objets de la science et les objets appartenant aux nouvelles technologies. En effet, les objets apparentés à la science peuvent apparaître comme des items lointains de notre propre champ de compétence et parfois même inaccessible. Quant à eux, les objets de nouvelles technologies aspirent à, tôt ou tard, faire partie entièrement de l'usage quotidien de chaque

individu. (Tatéo, 2016). Cette première distinction peut être complétée grâce à l'usage et l'intérêt de la communication lors de l'émergence d'une RS. En effet, la communication est la première source d'élaboration d'une représentation, quelle qu'elle soit. De fait, elle pourrait alors constituer un facteur distinctif entre les objets du discours scientifique et les objets du discours technologique. Concernant les objets scientifiques, ils sont caractérisés par un processus d'ancrage à travers des concepts familiers alors que du côté des objets technologiques, la principale caractéristique relèverait d'un processus d'ancrage, mais à travers des pratiques. Par exemple, les individus ne mémorisent pas la façon d'utiliser un régulateur de vitesse seulement par la répétition d'usage, de pratique ils arrivent à maîtriser l'objet et à l'utiliser en fonction de leurs besoins et de sa praticité.

Lorsque la littérature scientifique étudie la représentation d'un objet technologique, elle distingue 3 formes de connaissances complémentaires qui sont :

- Comment faire fonctionner un objet
- Comment l'objet fonctionne
- Pourquoi l'objet fonctionne

Les connaissances de sens communs, qui définissent une RS, permettent à l'individu de comprendre comment faire fonctionner, pourquoi et comment l'objet fonctionne. C'est cette relation entre pensées scientifiques spécialisées du sens commun qui « peut être considérée en termes de transformation et d'enrichissement des idées » (Moscovici & Markovà, 1998, p.376). De fait, il est nécessaire pour qu'une foule s'approprie un objet technologique que cet objet soit accompagné de savoir scientifique qui permettent à l'individu de comprendre le fonctionnement de ce dernier. En effet, pour définir un objet social de la technologie il est nécessaire de prendre en compte la relation entre plusieurs formes de connaissances. Selon Tatéo (2014), il faut compter sur la relation entre :

La forme de savoir, qui est basé sur une expertise scientifique et technique ;

La forme de connaissance, qui correspond à la manière spécifique dont les nouvelles technologies sont comprises au regard de leur valeur instrumentale dans la production et la réalisation d'action spécifique ;

Les formes d'organisation sociale de la connaissance, les formes historiquement situées de la production, la reproduction, la diffusion et la consommation de technologie. (Tatéo, 2014, pp. 163-164)

En résumé, étant donné que la technologie et ses innovations tendent à s'inscrire dans notre style, elles s'ancrent aussi dans des « réseaux complexes de processus macro et micro sociaux » (Tatéo, 2016). Il est aussi important de prendre en compte le processus de

« domestication » (Haddon, 2006) qui définit le processus par lequel les individus transfèrent un objet technologique de la sphère publique vers la sphère privée et par extension comment l'individu familiarise, contrôle, modèle ou inscrit du sens à ce dernier dans son usage quotidien. (Haddon, 2006).

## Partie 2 : Objet d'étude, problématique et hypothèses

### 1. Objet d'étude

#### 1.1. Le régulateur de vitesse

L'apparition florissante de technologie d'aide à la conduite ces dernières années a conduit de nombreux chercheurs à réaliser des études à propos de ce sujet. Ces études se sont développées dans le domaine de l'ingénierie et de l'ingénierie automobile. Cependant, les systèmes d'aides à la conduite n'ont pas encore été étudiés dans le domaine de la psychologie sociale. De fait, nous nous intéressons ici, à un système d'assistance à la conduite très précis celui du régulateur de vitesse. Ce système a été construit dans le but premier d'aider le conducteur à garder une vitesse constante. Il existe aujourd'hui plusieurs genres de régulateurs de vitesse. En effet, le marché distingue le régulateur de vitesse conventionnel et le régulateur de vitesse adaptatif, lui beaucoup plus récent. Le système de régulation de vitesse conventionnel « est un système d'assistance à la conduite automobile dont la fonction est de conserver une allure prédéfinie par le conducteur, sans que ce dernier n'ait à maintenir un appui sur la pédale d'accélération » (Patterson, 1998). Ce système est apparu en 1958 dans un modèle Chrysler Imperial (Filion, 2018). Quant au système de régulateur de vitesse adaptatif, qui lui apparaît beaucoup plus tard (1999) (Depaepe, 1998), est un système de régulation de vitesse classique couplée à un radar anticollision. Ce système permet d'une part de maintenir une allure constante, mais également d'adapter la vitesse du conducteur en fonction de la vitesse du véhicule qu'il suit. Cette complémentarité permet au conducteur de garder une allure adaptée à celle du trafic. Cependant, dans certaines situations d'approche d'un véhicule plus lent, le système détecte que les capacités de décélération et de freinage automatique ne seront pas suffisantes pour gérer la situation en toute sécurité, il déclenche une alerte indiquant au conducteur de reprendre la main (Villame, 2004).

Le régulateur de vitesse a fait l'objet de plusieurs études notamment pour identifier la complexité de prise en main du système, la réduction du temps de réaction, les difficultés de régulations de la vitesse en circulation (Aupetit & Riff, 2010 ; Aupetit & Riff, 2012 ; Rudin-Brown & Parker, 2004). Aujourd'hui le régulateur de vitesse est devenu quasiment omniprésent sur l'ensemble des véhicules du parc automobile français, mais son usage nécessite toujours une présence humaine en cas de situations complexes. En revanche, ce système offre un confort de conduite décrit par les utilisateurs et notamment auprès de ceux qui ont pour habitude de parcourir plusieurs milliers de kilomètres à l'année.

## 1.2. Les commerciaux ou vendeur représentant placier

Les commerciaux et les vendeurs représentants placier (VRP) sont des individus qui exercent la profession de commercial. Cependant, leur mission est bien différente de celles et ceux qui travaillent dans un magasin. En effet, tous deux remplissent des fonctions de commerciaux, avec la spécificité de se déplacer auprès de leurs clients ou clients potentiels. Leurs missions sont donc multiples puisqu'ils ciblent les clientèles à prospector en fonction des produits qu'ils tentent de vendre tout en utilisant différentes techniques de vente correspondant aux attentes de leurs clients. De façon générale, les commerciaux pratiquent le « porte-à-porte », bien que cette pratique se fasse de plus en plus rare, mais ils peuvent aussi passer beaucoup de temps sur la route afin d'effectuer des suivis de produits chez des clients. Le commercial est donc polyvalent et passe souvent le plus clair de son temps sur la route et/ou au téléphone. Cette population représentait en 2017, 710 000 emplois soit 2,5% de la population active en France (Ziegler, 2017). De plus, le secteur de l'automobile est le domaine dans lequel 35% des commerciaux sont recrutés (Ziegler, 2017). Il est important de préciser qu'il existe aussi des commerciaux sédentaires qui quant à eux parcourent moins de kilomètres que les commerciaux itinérants. De plus, le métier de commercial est essentiellement masculin. Les femmes ne représentent que 33% de cette population contre 67% d'hommes (Ziegler, 2017).

Enfin, ce type de métier semble être très porteur puisqu'entre 2016 et 2017, l'employabilité des commerciaux a connu une hausse de 7%. En 2017, cette ascension devait continuer puisque 48% des entreprises envisageaient d'embaucher au moins un commercial d'ici la fin de l'année 2017 (Ziegler, 2017). Partant de ce postulat, la population des commerciaux devrait continuer de s'agrandir et donc ils seront de plus en plus présents sur la route. De ce fait, les commerciaux itinérants qui parcourent le territoire routier français sont plus exposés au risque d'accident qu'un individu lambda, du fait de leur temps passé sur les axes routiers (Gaymard, 2017a). Il est donc intéressant d'étudier cette population qui parcourt les axes routiers toute l'année et qui s'expose implicitement plus au risque que les autres conducteurs.

## 2. Problématique

La sécurité routière a pour objectif la diminution du nombre de morts sur les routes. Entre 2010 et 2019, le nombre de tués sur la route est passé de 4000 (ONISR, 2010) à 3244 (ONISR, 2019). Cependant, ce chiffre peine à diminuer aujourd’hui. « La vitesse est la première cause de mortalité routière en France. Elle est à la fois un facteur déclencheur de l’accident, mais aussi un facteur aggravant » (ONISR, 2020). Gaymard (2007) démontre que la vitesse est le scénario le plus transgressé par les automobilistes. Cette étude permet de comprendre que les automobilistes légitiment l’excès de vitesse dans certaines situations. La mise en évidence de ces pratiques d’effraction des règles du code de la route a été permise grâce au cadre théorique des représentations sociales. Cette approche permet la mise en évidence des pratiques des individus sur un objet socialement partagé (Guimelli, 1994), en l’occurrence les limitations de vitesse. La vitesse est donc un point clé dans une politique de réduction des accidents routiers et de prévention des risques routiers. Avec l’évolution des automobiles et des technologies, de nombreux constructeurs ont développé des systèmes d’aide à la conduite (Advanced Driver Assistance Systems) comme le limiteur et le régulateur de vitesse. Ces deux systèmes ont pour but d’assister le conducteur dans le contrôle de sa vitesse. Cependant, selon Rudin-Brown et Parker (2004), le régulateur de vitesse (adaptatif ou non) peut apparaître comme une cause d’accident, notamment sur le long terme.

Actuellement, le régulateur et le limiteur de vitesse sont intégrés dans les normes d’apprentissage de conduite et dans l’activité de conduite. Il est prescrit de les utiliser de façon adaptée, afin qu’ils ne deviennent pas des obstacles à la sécurité (Éditions Nationales des Permis de Conduire, 2020, p.222). Malgré toutes ces évolutions technologiques, le nombre d’accidents de la route stagne. La majorité des accidents survient aujourd’hui lors de trajets professionnels et les commerciaux sont les professionnels les plus susceptibles d’avoir un accident : « plus on roule, plus on est exposé au risque d’accident » (Gaymard, 2017a).

Nous nous questionnons alors sur les usages et la perception du système de régulateur de vitesse chez les commerciaux itinérants, par le biais de la théorie des représentations sociales.

### 3. Hypothèses

H1 : Le régulateur de vitesse constitue un objet de représentation sociale chez les commerciaux.

H2 : Le téléphone au volant constitue un objet de RS chez les commerciaux.

H3 : Le régulateur de vitesse est perçu, par les commerciaux, comme un outil utilitaire et sécurisant de la conduite.

H4 : Le téléphone au volant est perçu, par les commerciaux, comme un outil pratique et nécessaire, relatif au travail des commerciaux.

H5 : La fréquence d'utilisation du régulateur varie en fonction des axes empruntés par les commerciaux.

H5a : La fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse sera plus élevée sur l'autoroute.

H6 : L'utilisation du régulateur de vitesse varie en fonction des différents facteurs sociodémographiques des commerciaux.

H6a : L'utilisation du régulateur de vitesse est plus fréquente chez les commerciaux parcourant plus de kilomètres à l'année.

H6b : L'utilisation du régulateur de vitesse est plus fréquente chez les commerciaux exerçant la profession depuis plus longtemps.

H6c : Le sexe influence l'utilisation du régulateur de vitesse.

H7 : La perception du risque varie en fonction de la situation dans laquelle est utilisé le régulateur de vitesse.

H8 : Le régulateur de vitesse est un outil légitimant la transgression de la règle du téléphone au volant.

## Partie 3 : Méthodologie de recherche

### 1. Méthode

Les technologies d'aides à la conduite ne représentent pas un sujet de recherche très exploité. Grâce à nos enquêtes exploratoires, l'item « Système d'aide à la conduite » ne représente pas un objet de représentation sociale. De plus, le régulateur de vitesse est le système le plus représentatif des aides à la conduite, appréciée et dépréciée par les conducteurs. Dans la littérature scientifique, des études ont relaté les effets négatifs du régulateur de vitesse adaptatif ou non sur la conduite (Rudin-Brown & Parker, 2004). Notre recherche s'orientera donc sur le système de régulateur de vitesse. En référence aux travaux de Gaymard (Gaymard, 2017a), nous orienterons notre recherche auprès des commerciaux itinérants, appelés aussi VRP (Voyageur Représentant Placier), les plus exposés aux risques d'accident.

#### 1.1. Phases exploratoires

Les technologies d'aide à la conduite ne constituent pas un objet de représentation sociale très exploré. C'est pourquoi nous avons, dans une première phase, élaboré une association libre pour établir un état des lieux des connaissances des conducteurs vis-à-vis de ces technologies et ainsi orienter nos recherches. Nous avons mis en place un questionnaire avec comme inducteur « aide à la conduite », soit « Quels sont les 5 mots (au moins 3) qui vous viennent à l'esprit lorsque l'on vous dit « aide à la conduite » ? » via l'outil « Lime Survey ». L'échantillon se composait de 19 répondants, 7 femmes et 12 hommes, âgés de 19 à 57 ans ( $\mu = 27.22$  ;  $s.d. = 12.74$ ). Les mots les plus cités sont « GPS » ; « ABS » ; « régulateur de vitesse ». L'association libre hiérarchisée (Vergès, 1992) ne nous a pas permis de mettre en évidence de structure de représentation sociale avec l'inducteur « aide à la conduite ».

De cette idée, nous avons construit un second questionnaire avec la même méthode d'association libre. Les répondants devaient citer les quatre technologies qui leur venaient à l'esprit lors de l'évocation du terme « aide à la conduite ». L'échantillon se composait de 26 individus, dont 16 hommes et 10 femmes âgés de 19 à 55 ans ( $M = 23.3$  ;  $s.d.= 6.72$ ). Les résultats montrent alors que certaines technologies d'aide à la conduite semblent être plus ou moins appréciées en fonction des conducteurs.

Afin d'appréhender des données plus factuelles des technologies d'aide à la conduite, nous avons élaboré une troisième et dernière phase exploratoire. Les répondants devaient dans un premier temps exprimer qu'elles étaient les 2 technologies les plus indispensables, ensuite

indiquer les 2 technologies les plus optionnelles présentes dans un véhicule et enfin transmettre la technologie qu'ils souhaiteraient avoir dans leur véhicule. Nos résultats montrent que pour les technologies appréciées des conducteurs, le régulateur de vitesse (11) et la direction assistée (10) sont en tête de liste.

## 2. Population étudiée

### 2.1. Premier échantillon

Ce premier échantillon se compose de 39 répondants, dont 27 hommes et 12 femmes. La moyenne d'âge de cet échantillon est de 42,84 ans ( $M= 42,84$  ;  $s.d. = 11,05$ ). Tout l'échantillon disposait d'un régulateur de vitesse adaptatif ou non dans sa voiture. De plus, 62% (24 individus) parcourent plus de 50 000km par année, 33% (13 individus) parcourent entre 15 000 et 50 000km à l'année. Seulement 5% (2 individus) parcourent moins de 15 000km à l'année. Au sein de l'échantillon, 54% (21 individus) exerçaient la profession de commercial depuis plus de 10 ans, 28% (11 individus) l'exerçaient depuis 5 à 10 ans et 18% (7 individus) exerçaient depuis 1 à 5 ans. En moyenne, dans l'effectif, les individus disposaient du permis de conduite depuis 23,64 ans ( $M=23, 64$  ;  $s.d. = 11,04$ ). De fait, aucun de nos répondants n'est considéré comme un jeune conducteur. Enfin, au sein de l'échantillon, 80% (31 individus) ont déjà perdu des points sur leur permis de conduite.

### 2.2. Deuxième échantillon

Le second échantillon se compose de 42 répondants, dont 32 hommes et 10 femmes. La moyenne d'âge de cet échantillon est de 38,28 ans ( $M= 38,28$  ;  $s.d. = 14,91$ ). Les réponses ont été triées afin de traiter seulement les réponses des commerciaux qui disposaient d'un régulateur de vitesse adaptatif ou non dans leurs voitures. De plus, 17% (7 individus) parcourent plus de 50 000km par année, 66% (28 individus) parcourent entre 15 000 et 50 000km à l'année. Enfin, 17% (7 individus) parcourent moins de 15 000km à l'année. Au sein de l'échantillon, 52% (22 individus) exerçaient la profession de commercial depuis plus de 10 ans, 7% (3 individus) l'exerçaient depuis 5 à 10 ans et 24% (10 individus) exerçaient depuis 1 à 5 ans. En moyenne, dans l'effectif, les individus disposaient du permis de conduite depuis 19,40 ans ( $M=19,40$  ;  $s.d. = 13,98$ ). De fait, aucun de nos répondants n'est considéré comme un jeune conducteur. Enfin, au sein de l'échantillon, 74% (31 individus) ont déjà perdu des points sur leur permis de conduite. Plus précisément, 62% (26) d'hommes ont déjà perdu des points sur leur permis de conduire alors que seulement 28% (5) qui admettent avoir déjà perdu des points sont des femmes.

### 3. Matériels utilisés

Pour mener à bien notre étude, nous avons créé deux questionnaires permettant de récolter des données d'une part sur la représentation sociale du régulateur de vitesse et du téléphone au volant et d'autre part d'obtenir des données quantitatives relatives à l'utilisation du régulateur et du téléphone au volant au sein des commerciaux. Les deux questionnaires ont été construits sur l'outil Google Form. Concernant la diffusion, le premier questionnaire a été transmis par le biais de mail, d'appel téléphonique, de bouche à oreille. Pour le second questionnaire, nous avions récupéré des adresses mail nous permettant de recontacter une partie des répondants. Enfin, le questionnaire a été diffusé sur le réseau social LinkedIn et transmis aussi par mail à différentes entreprises.

#### 3.1. Premier questionnaire

Le premier questionnaire concernait donc la représentation sociale du régulateur de vitesse et du téléphone au volant chez les commerciaux. Le questionnaire se composait de plusieurs sections. Dans un premier temps la première question était là pour faciliter l'engagement (Joule, Beauvois et Deschamps 1987) de l'individu dans la participation au deuxième questionnaire avec l'affirmation suivante : « Les réponses de ce questionnaire seront valables et utilisables seulement si vous vous engagez à répondre au second questionnaire. » La première association libre concernait le régulateur de vitesse et était introduite avec la consigne suivante : « Quels sont les 5 mots ou expressions qui vous viennent à l'esprit lorsque l'on vous dit "régulateur de vitesse". Citez-en 5, les uns à la suite des autres : » puis « Classez ces mots selon le degré avec lequel ils caractérisent l'objet (1 étant le plus caractéristique du régulateur et 5 étant le moins caractéristique) » et enfin « Indiquez si ces mots sont pour vous positifs (+), négatifs (-) ou neutres (=) ». L'association libre concernant le téléphone au volant se présentait de la même manière, sans image, ni description et avec l'indicateur « téléphone au volant ».

#### 3.2. Second questionnaire

Le second questionnaire avait pour objectif de recueillir des informations concernant l'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant auprès d'une population de commerciaux. Il a, lui aussi, été créé sur la plateforme Google Form. Ce questionnaire contient trois scripts conditionnels (Gaymard, 2009) qui permettent d'évaluer nos hypothèses. Ces trois scripts sont construits sur l'utilisation du régulateur comme outil justificatif de l'usage de téléphone au volant (cf. Figure 2). Pour obtenir des données quantitatives concernant les habitudes d'utilisation des usagers, le répondant devait répondre à des questions issues d'une

enquête de Gaymard et al. (2020) auprès des commerciaux et de leurs utilisations du téléphone. L'ensemble de ces questions étaient évaluées par des échelles de Likert allant de 1 (jamais) à 5 (toujours) ou 1 (pas du tout risqué) à 8 (très risqué). Il y avait quatre questions concernant les habitudes de conduite : « Sur une échelle de 1 (Jamais) à 5 (Toujours), avez-vous l'habitude d'utiliser ces routes ? » (Gaymard et al., 2020) ; « Sur une échelle de 1 (Jamais) à 5 (Toujours), lorsque vous conduisez, quelle est votre tendance à.... » (Gaymard et al., 2020). Le répondant devait préciser son choix pour 9 situations (faire une pause ; faire des excès de vitesse ; utiliser le régulateur de vitesse, etc. (cf. Figure 2) ; « Sur une échelle de 1 (Jamais) à 5 (Toujours), lorsque vous conduisez, à quelle fréquence... » portant essentiellement sur l'utilisation du régulateur de vitesse et les raisons de son utilisation. Ensuite le questionnaire comportait des questions sur le téléphone et son état d'activation en situation de conduite. De plus, deux questions portant les axes où les répondants avaient l'habitude de téléphoner, de même pour l'utilisation du régulateur de vitesse. Enfin la dernière question portait sur la perception du risque dans différentes situations de conduite comme « Lorsque vous écrivez un SMS et que le régulateur de vitesse est activé » ; « Lorsque que vous utilisez le régulateur de vitesse », etc. (cf. Figure 2). Les questions portant sur la perception du risque sont issues de l'étude de Gaymard et al. (2020). Puis le questionnaire se terminait par des questions sociodémographiques portant sur l'âge, le sexe, le niveau d'étude, le lieu de résidence, etc. (cf. Figure 2).

#### 4. Éthique et déontologie

Conformément aux valeurs qui nous sont enseignées tout au long de notre formation, nous nous devons de respecter l'anonymat de la population étudiée. Le premier principe du Code de déontologie des Psychologues est le respect des droits de la personne. En ce sens, le psychologue « n'intervient qu'avec le consentement libre et éclairé des personnes concernées. Il préserve la vie privée et l'intimité des personnes en garantissant le respect du secret professionnel. Il respecte le principe fondamental que nul n'est tenu de révéler quoi que ce soit sur lui-même » (Société Française de Psychologie, 2012). Nous nous sommes assurés du consentement libre des répondants en les informant de toutes les modalités de passation de nos questionnaires. De plus, nous n'avons porté aucun jugement lors du traitement des données pour que notre recherche soit la plus objective et intelligible possible.

## Partie 4 : Résultats

### 1. Représentation sociale du régulateur de vitesse

Le régulateur de vitesse est un objet peu exploré en psychologie sociale. Cependant, il fait partie de la catégorie des objets des nouvelles technologies. L'analyse de cet objet sous l'angle des représentations sociales nous permettra de comprendre l'image que se font les commerciaux de cet outil. Pour analyser les résultats des associations libres hiérarchisées (Vergès, 1992), nous avons choisi une fréquence haute, supérieure ou égale, à 8 ce qui correspond à un nombre d'apparitions supérieur ou égale à 20%. Le rang d'apparition (Abric, 2003) inférieur ou égal à 2,3. 183 mots ont été recueillis avec une moyenne de 4,84 mots par répondant.

**Tableau 1 : Structure de la représentation sociale du régulateur de vitesse**

		Rang moyen d'importance					
		≤ 2,3			>2,3		
Fréquence	∞ ΛI	Mot	Fréquence	Rang	Mot	Fréquence	Rang
		Confort	17	1,88	Sécurité	26	2,61
Fréquence	∞ ∨	Tranquillité			Tranquillité	11	3,09
		Vitesse	4	2,25	Pratique	6	2,5
		Stabilité	3	2,33	Respect vitesse	6	2,83
		Precis	3	1,66	Detente	6	4,5
					Régularité	5	2,6
					Repos	5	3,6
					Tranquillité d'esprit	4	2,5
					Autoroute	4	3,25
					Limitation	4	3

L'analyse hiérarchisée des associations libres (Vergès, 1992) avec l'inducteur « régulateur de vitesses » montre que l'objet social « régulateur de vitesse » constitue un objet de représentation sociale au sein des commerciaux. Le noyau central de la RS est composé de l'item « Confort ». Plus précisément, cet item a toujours été évalué positivement. Par conséquent, la représentation sociale du régulateur de vitesse est positive au sein de notre échantillon de commerciaux. Lors de la récolte des données, les individus étaient invités à préciser la valence des items cités lors de leurs associations libres. En effet, sur l'ensemble du corpus (183 mots), 79% (145 mots) des items ont été évalués positivement. Enfin, sur l'ensemble des mots donnés, seulement 18% (26 mots) sont connotés négativement.

## 2. Représentation sociale du téléphone au volant

Pour analyser les associations libres avec l'inducteur « téléphone au volant », la fréquence haute et le rang d'apparition haut sont identiques à ceux retenus pour l'analyse des associations libres hiérarchisées (Vergès, 1992) du régulateur de vitesse. Le corpus total de mot contient 177 mots. Les répondants ont donné en moyenne 4,53 mots.

**Tableau 2 : Structure de la représentation sociale du téléphone au volant**

		Rang moyen d'importance					
		≤ 2,3			>2,3		
Fréquence	8 ^1	Mot	Fréquence	Rang	Mot	Fréquence	Rang
		Pratique	8	1,75	Accident	13	3,23
		Danger	28	2	Gain de temps	12	3,41
					Manque d'attention	11	3,18
	8 v	Mot	Fréquence	Rang	Mot	Fréquence	Rang
		Occupation	7	2,33	Manque concentration	7	3,28
		Vigilance	4	1,75	Bluetooth	5	2,8
		Confort	4	1,75	Travail	5	3,2
		Mort	4	2,25	Amende	5	3,4
		Inattention	4	2,5	Sécurité	4	4
					Kit mains libres	3	3

L'analyse hiérarchisée des associations libres (Vergès, 1992) avec l'inducteur « téléphone au volant » montre que l'objet social « téléphone au volant » constitue un objet de représentation sociale auprès des commerciaux. Cette représentation se construit autour des items « Danger » et « Pratique » qui sont les deux items composant le noyau central. Plus précisément, l'item « Danger » est invariablement connoté négativement. D'autre part, le second item « Pratique » qui fait partie du noyau central également, a été évalué positivement à hauteur de 50% (4 fois sur 8 apparitions). La représentation sociale du téléphone au volant est alors construite sur deux items évalués d'une part négativement avec l'item « Danger » et d'autre part positivement avec l'item « Pratique ».

Lors de la récolte des données, les individus étaient invités à préciser la valence des items cités lors de leurs associations libres. Nos données montrent que la représentation sociale du téléphone au volant est connotée négativement. En effet, sur l'ensemble du corpus (177 mots), 63% (112 mots) des items ont été évalués négativement. Enfin, sur l'ensemble des mots donnés, 24% (42 mots) sont connotés positivement.

## 3. Les pratiques de conduite des commerciaux

Nous exposerons les différentes habitudes de conduite de notre échantillon de commerciaux. En effet, dans notre second questionnaire, un ensemble de questions portait sur

les différentes habitudes de conduite des commerciaux lors de leur trajet. L'ensemble de ces questions a été rédigé en s'appuyant sur les travaux de Gaymard et al. (2020).

### 3.1. Les axes routiers les plus utilisés par les commerciaux

Les questions qui avaient pour but de récupérer les pratiques des commerciaux ont été évaluées sur des échelles de Likert allant de 1 (Jamais) à 5 (Toujours). Les résultats issus de notre questionnaire nous montrent que les commerciaux avaient pour habitudes d'utiliser plus fréquemment les routes départementales ( $M= 4,21$  ;  $s.d.= 0,61$ ) et les routes nationales ( $M= 4,00$  ;  $s.d.= 0,83$ ). Ensuite, les commerciaux ont pour habitudes occasionnelles d'utiliser les routes communales ( $M= 3,76$  ;  $s.d.= 1,03$ ) et les autoroutes ( $M= 3,69$  ;  $s.d.= 1,05$ ).

### 3.2. Comportements de conduites habituels des commerciaux en situation de conduite

Concernant les comportements habituels des commerciaux au volant, notre échantillon respecte souvent les règles du Code de la route ( $M= 4,07$  ;  $s.d.= 0,64$ ). De plus, les répondants déclarent être généralement attentifs au volant ( $M= 4,29$  ;  $s.d.= 0,55$ ). Ils portent constamment leur ceinture de sécurité ( $M= 4,98$  ;  $s.d.= 0,15$ ). Conformément à leur travail, les commerciaux déclarent discuter avec un passager occasionnellement ( $M= 3,64$  ;  $s.d.= 1,03$ ). L'ensemble des répondants déclarent ne ressentir de fatigue que de temps à autre ( $M= 2,69$  ;  $s.d.= 0,72$ ) et de faire des pauses occasionnelles ( $M= 2,62$  ;  $s.d.= 1,27$ ). Malgré la déclaration concernant le respect des règles du Code de la route, les répondants révèlent faire, parfois, des excès de vitesse ( $M= 3,12$  ;  $s.d.= 1,04$ ).

### 3.3. L'utilisation du régulateur et du téléphone au volant

Les répondants devaient aussi quantifier leurs pratiques relatives à l'utilisation du régulateur de vitesse et à celle du téléphone au volant. De fait, en moyenne les commerciaux déclarent utiliser le régulateur de vitesse de façon régulière ( $M= 3,86$  ;  $s.d.= 1,09$ ). De plus, ils admettent utiliser moins souvent le téléphone au volant que le régulateur ( $M= 3,19$  ;  $s.d.= 1,21$ ). L'utilisation du régulateur de vitesse ne se limite pas uniquement à la conduite sur autoroute, seulement 21% des commerciaux interrogé déclarent réserver son utilisation à l'autoroute. De plus, 2% déclarent avoir recours au régulateur de vitesse sur l'ensemble des axes routiers ainsi qu'en ville. Pour aller plus loin dans l'analyse de ces données quantitatives, nous avons procédé à des analyses statistiques afin de comparer l'utilisation du régulateur de vitesse en fonction de plusieurs données sociodémographiques.

Dans un premier temps, nous avons analysé statistiquement la distribution de nos deux échantillons. Il apparaît que la distribution des réponses des hommes commerciaux n'est pas

normale ( $p<0,1$ ). Concernant l'échantillon des commerciaux féminins, la distribution est normale ( $p>0,1$ ). Cependant, l'effectif des réponses des commerciaux féminins est égal à 10. De fait, nous avons réalisé un test non paramétrique de Mann-Whitney afin de comparer les valeurs de chaque échantillon. Le test non paramétrique de Mann – Whitney permet d'établir une différence entre deux échantillons indépendants en comparant les médianes de chaque groupe. Avec un risque de 5%, nos données montrent que la valeur médiane d'utilisation du régulateur de vitesse chez les hommes commerciaux ( $Mdn= 4$ ) est très hautement significativement supérieure à celle de la valeur médiane d'utilisation du régulateur de vitesse chez les commerciaux féminins ( $Mdn= 3$ ) ( $U= 36,500$  ;  $p<0,001***$ ). L'écart entre les deux populations est considéré comme moyen ( $r=0,772$ ). Cependant, au regard de notre échantillon, nos données ne permettent pas de mettre en évidence d'autres différences significatives en lien avec les différentes données sociodémographiques récoltées.

### 3.4. Les raisons d'utilisation du régulateur de vitesse

Notre enquête comportait des questions portant sur les raisons d'utilisation du régulateur de vitesse, plus précisément les répondants devaient indiquer pour quelles raisons ils utilisaient le régulateur de vitesse en situation de conduite. Les individus avaient le choix entre quatre réponses qui sont les suivantes : « Utilisation du régulateur pour un aspect pratique » ; « Utilisation du régulateur pour éviter une pause » ; « Utilisation du régulateur pour utiliser son téléphone manuellement » ; « Utilisation du régulateur pour réduire sa fatigue ». De façon générale, les commerciaux utilisent le régulateur de vitesse pour son aspect pratique de façon récurrente ( $M= 4,05$  ;  $s.d.= 1,06$ ). Puis, les commerciaux utilisent occasionnellement le régulateur de vitesse pour éviter de faire une pause ( $M= 1,69$  ;  $s.d.= 1,20$ ) et pour réduire leur fatigue ( $M= 1,64$  ;  $s.d.= 1,10$ ). Enfin, les répondants rapportent utiliser rarement le régulateur de vitesse dans le but d'utiliser son téléphone manuellement ( $M= 1,50$  ;  $s.d.= 0,89$ ).

Dans un premier temps, nous avons analysé statistiquement la distribution de nos deux échantillons. Il apparaît que la distribution des réponses des commerciaux masculins ne suit pas la loi normale ( $p<0,1$ ). Concernant l'échantillon des commerciaux féminins, la distribution est normale ( $p>0,1$ ). Cependant, l'effectif des réponses des commerciaux féminins est égal à 10. Nous avons réalisé un test non paramétrique de Mann-Whitney. Avec un risque de 5%, nos données montrent que la valeur médiane d'utilisation du régulateur de vitesse pour son aspect pratique chez les commerciaux masculins ( $Mdn= 5$ ) très hautement significativement supérieure à celle de la valeur médiane d'utilisation du régulateur de vitesse pour son aspect pratique chez leurs homologues féminines ( $Mdn= 3$ ) ( $U= 30,000$  ;  $p<0,001***$ ). Nous pouvons

alors dire que les commerciaux masculins ont plus tendance à utiliser le régulateur de vitesse pour son aspect pratique que leurs consœurs. L'écart entre les deux populations est considéré comme moyen ( $r=0,813$ ).

Ensuite, nous avons réalisé une matrice de corrélation entre les différentes raisons d'utilisation du régulateur de vitesse. Notre échantillon de répondant étant supérieur à 30 ( $N=42$ ), nous pouvons accepter la distribution normale des données. Avec un risque de 5%, nos données mettent en évidence que l'utilisation du régulateur de vitesse pour utiliser son téléphone manuellement est très hautement significativement corrélée de façon positive à l'utilisation du régulateur de vitesse pour éviter une pause ( $r (40) = 0,651$  ;  $p < 0,001^{***}$ ).

D'autre part, une corrélation positive a aussi été mise en évidence entre l'utilisation du régulateur de vitesse pour réduire sa fatigue et l'utilisation du régulateur de vitesse pour utiliser son téléphone manuellement. Avec un risque de 5%, nos données mettent en évidence que l'utilisation du régulateur de vitesse pour réduire sa fatigue est significativement corrélée de façon positive à l'utilisation du régulateur de vitesse pour utiliser son téléphone manuellement ( $r (40) = 0,560$  ;  $p < 0,001^{***}$ ).

Enfin, notre matrice de corrélation met aussi en évidence un lien de corrélation positive entre l'utilisation du régulateur pour réduire la fatigue et l'utilisation du régulateur pour éviter une pause. En effet, avec un risque de 5%, nos données mettent en évidence que l'utilisation du régulateur de vitesse pour réduire sa fatigue est significativement corrélée de façon positive à l'utilisation du régulateur de vitesse pour éviter une pause ( $r (40) = 0,376$  ;  $p < 0,007^*$ ).

### 3.5. Analyse des scripts conditionnels

Le questionnaire soumis aux commerciaux comportait une section évaluant la conditionnalité de certaines situations au volant lorsque le régulateur de vitesse était activé. Ce type de questionnaire fait référence aux scripts conditionnels développés par Gaymard (2007). Nous avons adapté ce questionnaire à l'étude, en proposant trois scénarii qui décrivaient une situation de conduite avec le système de régulateur de vitesse en lien avec l'utilisation du téléphone manuellement. « L'usage d'un téléphone tenu en main en conduisant est interdit (activation de toute fonction par le conducteur sur l'appareil qu'il tient en main) » (Sécurité Routière, 2020). Cependant, l'utilisation d'un dispositif intégré de communication n'est pas considérée comme une infraction au Code de la route (Sécurité Routière, 2020). De fait, nos trois scénarii sont construits sur des situations de transgression des règles du Code de la route en lien avec l'utilisation du téléphone au volant. Pour chaque scénario, les participants avaient la possibilité de répondre selon leur propre perception de leur conduite, sur l'échelle allant de

1- « Absolument pas d'accord » (respect absolu de la règle) et 6 « Absolument d'accord » (transgression absolue de la règle). Les trois scripts conditionnels sont les suivants :

- 1- « Vous trouvez acceptable, en situation de conduite d'utiliser le téléphone à la main, si le régulateur est activé. »
- 2- « Vous trouvez acceptable en situation de conduite de se servir de la fonction haut-parleur du téléphone (sans utiliser le système Bluetooth), si le régulateur de vitesse est activé. »
- 3- « Vous trouvez acceptable en situation de conduite d'utiliser la fonction SMS au volant, si le régulateur de vitesse est activé. »

Pour procéder à nos analyses, nous avons dans un premier temps calculé l'alpha de Cronbach qui permet de vérifier la cohérence des différents items évalués. En d'autres termes, ce test permet d'observer si les items évaluent les mêmes caractéristiques, en l'occurrence ici la conditionnalité de la règle. Les trois scénarii étudiés présentent un alpha de Cronbach estimé à 0,815 (Cronbach's  $\alpha = 0,815$ ) ce qui signifie que l'ensemble des scénarii mesurent la même caractéristique.

L'analyse descriptive des réponses récoltées montre qu'aucun des trois scénarii n'engendre de transgression légitime. En effet, les moyennes récoltées à chaque scénario sont inférieures à 3. Le scénario 1 présente une moyenne de 1,79 (3<sup>e</sup> quartile = 2,00 ;  $M= 1,786$  ;  $s.d.= 1,260$ ), la moyenne des réponses au scénario 2 est égale à 2,81 (3<sup>e</sup> quartile= 4,00 ;  $M= 2,810$  ;  $s.d.= 1,612$ ). Enfin, la moyenne du troisième scénario est égale à 1,93 (3<sup>e</sup> quartile= 2,00 ;  $M= 1,929$  ;  $s.d.= 1,488$ ). Nous pouvons alors en déduire que le scénario 2 apparaît comme être le scénario le plus conditionnel au sein de notre échantillon en comparaison avec les deux autres scénarii qui apparaissent comme absolument non conditionnels.

De plus, l'ensemble des données recueillies ne suivent pas une distribution de loi normale ( $p<0,1$ ). De ce fait, nous avons réalisé des tests non paramétriques de Mann-Whitney afin de mettre en évidence des différences significatives en fonction des données sociodémographiques récoltées. En outre, par soucis statistiques nous avons procédé à des regroupements de réponses afin d'obtenir des groupes de répondants plus conséquents dans le but d'avoir des tests plus puissants. La puissance d'un test définit la probabilité de rejeter l'hypothèse nulle à savoir que les deux groupes sont identiques, donc plus le test est puissant plus la mise en évidence de différence est aisée.

Pour le scénario 1 (« Il est acceptable d'utiliser son téléphone à la main lorsque le régulateur de vitesse est activé »), nous avons comparé le groupe des individus exerçant la profession depuis moins de 5 ans à ceux exerçant la profession depuis plus de 5 ans. L'effectif

des commerciaux exerçant la profession depuis moins de 5 ans est égal à 17 (N= 17) et le score moyen obtenu est égal à 2,18 (M= 2,176 ; s.d.= 1,237). L'effectif des commerciaux exerçant depuis plus de 5 ans est égal à 25 (N= 25) et la moyenne de ce groupe est égale à 1,52 (M= 1,520 ; s.d.= 1,229). Le test de comparaison des médianes de Mann-Whitney met en évidence une différence significative liée à l'ancienneté dans la profession. En effet, les valeurs du groupe exerçant la profession de commercial depuis moins de cinq ans (Mdn= 2) sont globalement hautement significativement supérieures à celles du groupe des individus exerçant la profession depuis plus de cinq ans (Mdn= 1) (U= 119,00 ; p= 0,003\*\*). L'écart entre les deux groupes est considéré comme petit ( $r= -0,440$ ).

Concernant le scénario 2 (« Il est acceptable de se servir de la fonction haut-parleur (sans l'utilisation du système Bluetooth) lorsque le régulateur de vitesse est activé »), nous avons comparé le groupe des individus exerçant la profession depuis moins de 5 ans à ceux exerçant la profession depuis plus de 5 ans. L'effectif des commerciaux exerçant la profession depuis moins de 5 ans est égal à 17 (N= 17) et le score moyen obtenu est égal à 3,35 (M= 3,353 ; s.d.= 1,320). L'effectif des commerciaux exerçant depuis plus de 5 ans est égal à 25 (N= 25) et la moyenne de ce groupe est égale à 2,440 (M= 1,520 ; s.d.= 1,710). Le test de comparaison des médianes de Mann-Whitney met en évidence une différence significative liée à l'ancienneté dans la profession. En effet, les valeurs du groupe exerçant la profession de commercial depuis moins de cinq ans (Mdn= 3) sont globalement significativement supérieures à celles du groupe des individus exerçant la profession depuis plus de cinq ans (Mdn= 2) (U= 128,00 ; p= 0,014\*). L'écart entre les deux groupes est considéré comme petit ( $r= -0,398$ ).

Enfin pour le scénario 3 (« Il est acceptable d'utiliser la fonction SMS au volant, lorsque le régulateur de vitesse est activé »), nous avons procédé à une comparaison en fonction de l'ancienneté de la profession. Les groupes étudiés sont donc les mêmes que pour les deux scénarios précédents. Les scores moyens récoltés étaient égaux respectivement à 2,23 (M= 2,232 ; s.d.= 1,437) pour le groupe exerçant la profession depuis moins de 5 ans et 1,72 (M= 1,720 ; s.d. = 1,514) pour le groupe d'individus exerçant le métier de commercial depuis plus de 5 ans. Le test de comparaison des médianes de Mann-Whitney met en évidence une différence significative liée à l'ancienneté dans la profession. En effet, les valeurs du groupe exerçant la profession de commercial depuis moins de cinq ans (Mdn= 2) sont globalement significativement supérieures à celles du groupe des individus exerçant la profession depuis plus de cinq ans (Mdn= 1) (U= 141,00 ; p= 0,020\*). L'écart entre les deux groupes est considéré comme petit ( $r= -0,336$ ).

Pour préciser nos résultats, il nous semblait important de notifier l'âge moyen des deux groupes en fonction de l'ancienneté dans la profession. En effet, l'âge moyen du groupe des commerciaux exerçant depuis moins de 5 ans est égal à 23,94 (M= 23,94 ; s.d.= 5,98) alors que l'âge moyen du groupe de commerciaux exerçant depuis plus de 5 ans est égal à 48,04 (M= 48,04 ; s.d.= 10,56). De fait, les commerciaux exerçant depuis moins de 5 ans et aussi plus jeunes, font preuve de moins de conditionnalité pour les trois scripts conditionnels comparativement aux commerciaux exerçant depuis plus de 5 ans et aussi plus âgés.

### 3.6. Perception du risque et régulateur de vitesse

En dernier lieu, les répondants devaient indiquer le risque perçu lors de 6 situations de conduites avec la consigne suivante : « Comment évaluez-vous le risque au volant dans les situations suivantes ». Les situations de conduite sont les suivantes :

- 1- Lorsque vous discutez avec un passager
- 2- Lorsque vous réglez votre GPS
- 3- Lorsque vous tenez votre téléphone en main et que le régulateur est activé.
- 4- Lorsque vous êtes en communication téléphonique et que le régulateur de vitesse est activé.
- 5- Lorsque vous écrivez un SMS et que le régulateur de vitesse est activé.
- 6- Lorsque vous utilisez le régulateur de vitesse.

Les individus devaient répondre sur une échelle de Likert en 8 allant de 1 (Pas du tout risqué) à 8 (Très risqué). L'ensemble des données récoltées ne suit pas une distribution de loi normale ( $p<0,1$ ). De plus, nos données ne permettent pas de mettre en évidence de différences significatives en fonction des données sociodémographiques récoltées. Cependant, les scores moyens de perception du risque varient en fonction du type de situation.

Concernant la première situation de conduite, une discussion avec le passager, le score moyen de risque perçu est égal à 2,95 (M= 2,952 ; s.d.= 1,681). Lorsque les commerciaux règlent leurs GPS en conduisant, le risque perçu moyen est égal à 4,69 (M= 4,690 ; s.d.= 1,718). Lorsque le régulateur de vitesse est activé et que le conducteur utilise son téléphone manuellement, le score de risque moyen est égal à 5,45 (M= 5,452 ; s.d.= 2,098) alors que lorsque le conducteur est en communication téléphonique avec le système Bluetooth et que le régulateur est activé, le risque moyen perçu est égal à 3,11 (M= 3,119 ; s.d.= 1,611). En revanche, lorsque le régulateur de vitesse est activé et que l'automobiliste rédige un SMS, le risque moyen perçu est égal à 6,61 (M= 6,619 ; s.d.= 1,766). Enfin, lorsque seul le régulateur de vitesse est activé le score de risque moyen perçu est égal à 2,83 (M= 2,833 ; s.d.= 1,886).

Les situations perçues comme les plus risquées par notre échantillon de commerciaux sont celles qui décrivent la rédaction d'un SMS au volant et l'utilisation du téléphone au volant lorsque le régulateur de vitesse est activé. Cependant, la communication téléphonique via l'utilisation du système Bluetooth avec l'activation du régulateur de vitesse est perçue comme moins risquée. La simple utilisation du régulateur de vitesse est perçue comme très peu risquée.

## Partie 5 : Discussion

Bien qu'il y ait eu une nette amélioration en termes de réduction du nombre d'accidents depuis 2010, des progrès restent à accomplir notamment sur l'accidentalité liée à des trajets professionnels. En 2019, 21 165 accidents (38%) ont impliqué un usager en trajet professionnel ou domicile-travail. Cette année-là, 406 personnes (12,5%) ont perdu la vie lors d'un trajet professionnel, dont les trois quarts sur le trajet domicile-travail (ONISR, 2020). Il en résulte que le risque routier est la première cause de mortalité au travail (ONISR, 2020). De nombreuses études ont montré que les commerciaux étaient plus exposés au risque d'accident, en corrélation avec le temps passé sur la route (Gaymard, 2017a).

Nos données nous ont permis de mettre en évidence une structure composée d'un noyau central et d'une périphérie pour l'objet social « Régulateur de vitesse ». De ce fait, la première hypothèse est validée, le régulateur de vitesse est bien un objet de représentation sociale au sein des commerciaux.

En outre, nous avions supposé que le régulateur de vitesse serait perçu par les commerciaux comme un outil utile et sécurisant pour la conduite. Cette hypothèse n'est que partiellement validée puisque la structure du noyau central de la représentation sociale du régulateur de vitesse est composée de l'item « Confort ». L'item « Sécurité » apparaît dans la première périphérie et est, par conséquent, relatif aux pratiques individuelles de chaque commercial. Nous remarquons que l'utilisation du régulateur de vitesse, pour son aspect sécuritaire, est une pratique commune au sein des commerciaux mais non saillante. Sa fonction a été mise en lien avec l'allure « sécuritaire », en accord avec les limitations de vitesses autorisées (Young & Regan, 2007).

Grâce à nos recherches exploratoires, nous avons pu mettre en évidence que la technologie du régulateur de vitesse est importante dans la catégorie d'aide à la conduite et qu'elle est valorisée par les conducteurs. Nous retrouvons cette appréciation au sein de notre population. En effet, la représentation sociale est très globalement composée d'items à valence positive. La présence de l'item « Confort » dans le noyau central rejoint directement les résultats de Lheureux et al. (2006). D'après ces auteurs, la principale raison d'utilisation du régulateur de vitesse classique réside dans le confort qu'il apporte (Lheureux et al., 2006). Ce gain de confort s'explique notamment par une baisse de fatigue dans les membres inférieurs lors des longs trajets (Lheureux et al., 2006 ; Young & Regan, 2007).

Nous avions supposé que l'objet social « Téléphone au volant » constituerait lui aussi un objet de représentation sociale. Celui-ci est un facteur d'augmentation des risques

d'accident. Selon l'ONISR, en 2019, 435 000 infractions de téléphone au volant ont été enregistrées et téléphoner au volant multiplie le risque d'accident par trois. Par conséquent, un accident sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en situation de conduite (ONISR, 2020). Concernant le « kit mains libres », les risques d'accident sont les mêmes en « raison de la composante cognitive et auditive de l'action » (ONISR, 2020). L'angle d'analyse offert par les représentations sociales permet d'appréhender l'ensemble de connaissances partagées (Guimelli, 1994, p.12) par les commerciaux sur l'usage du téléphone au volant.

Grâce à l'analyse hiérarchisée des associations libres (Vergès, 1992), nos données mettent en évidence que le téléphone au volant est bien un objet de représentation sociale au sein des commerciaux. Elle est structurée autour d'un noyau central composé des items « Danger » et « Pratique », ainsi que d'une périphérie.

Nous avions également émis l'hypothèse que la représentation sociale du téléphone au volant serait orientée sur deux aspects. Les deux caractéristiques concernent l'utilité et la nécessité du téléphone, en lien avec la profession de commercial. Cette hypothèse n'est que partiellement validée. En effet, la nécessité de l'utilisation du téléphone au volant n'est pas un élément central de la représentation sociale comme en témoignent nos résultats. Cependant, l'aspect pratique apparaît, dans notre analyse, comme un élément du noyau central.

Ainsi, ces résultats nous permettent de valider partiellement l'hypothèse concernant la perception de l'usage du téléphone au volant comme utile au sein des commerciaux. Nos données peuvent être mises en lien direct avec les travaux de Gaymard et al. (2020) et nos analyses sur les habitudes d'utilisation du téléphone en situation de conduite des commerciaux. Ces derniers justifient l'usage du téléphone par le besoin de rester en contact avec leurs clients. Cependant, l'utilisation du téléphone au volant n'est pas uniquement restreinte au cadre professionnel. En effet, comme en témoigne l'item « Travail », en périphérie, mis en lumière par les résultats de Gaymard et al. (2020), les commerciaux téléphoneraient au volant également pour des raisons personnelles.

Les campagnes de prévention routière concernant le danger que représente le téléphone au volant peuvent avoir eu un effet sur la perception de l'usage du téléphone au volant. En effet, la représentation sociale du téléphone au volant est connotée négativement dans son ensemble, notamment avec l'item « Danger » que nous retrouvons dans le noyau central.

Depuis, la Sécurité Routière met régulièrement en place des campagnes de sensibilisation. En mars 2019, elle a lancé une campagne intitulée « Sur la route, le téléphone peut tuer » (Sécurité Routière, 2019), espérant ainsi maintenir la vigilance concernant le danger du téléphone au volant.

Dans le but de renforcer la prévention au niveau professionnel, la loi du 1<sup>er</sup> janvier 2017 oblige chaque employeur à « désigner l'identité et l'adresse de la personne qui était à bord du véhicule de fonction » (Sécurité Routière, 2020). La volonté affichée de cette mesure est de faire respecter le Code de la route par chaque automobiliste, sans privilège quelconque lié à l'usage d'une voiture de fonction. L'objectif final de ces obligations vise évidemment à réduire le nombre d'accidents de la route liés à l'utilisation du téléphone au volant. Il semblerait que la notion du danger liée à l'usage du téléphone au volant soit aujourd'hui intégrée par les commerciaux. Notre population est consciente des différents risques (légaux, financiers et accidentogènes) liés à l'usage du téléphone au volant. C'est pourquoi ils déclarent ne l'utiliser qu'occasionnellement sur la route.

La cinquième hypothèse, concernant la variation de la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse en fonction des axes empruntés, n'est que partiellement validée. En effet, nos données montrent que les commerciaux ont une utilisation permanente du régulateur sur les autoroutes et régulière sur le réseau secondaire. Ces résultats peuvent être mis en lien direct avec la représentation sociale du régulateur, spécifiquement l'item « autoroute » qui apparaît en seconde périphérie. Nous constatons que l'utilisation du régulateur de vitesse n'est pas uniquement réservée à la conduite sur autoroute. Nos résultats et ceux de Gaymard et al. (2020) mettent en évidence que les commerciaux empruntent plus fréquemment les axes secondaires (routes nationales, départementales) que les autoroutes. Par conséquent, cela influe sur l'usage du régulateur de vitesse en fonction des axes empruntés.

Nos résultats montrent également une absence quasi totale de l'utilisation du régulateur en ville, ce qui reflète une pratique adaptée du système prescrite par le livret d'apprentissage à la conduite (Éditions Nationales des Permis de Conduire, 2020) et par les différentes institutions spécialisées dans l'automobile (Filion, 2018 ; Ornikar, 2020).

Lors des entretiens avec les commerciaux concernant l'utilisation du régulateur de vitesse, il en ressort que l'utilisation de ce dernier se fait le plus souvent en ligne droite continue et pour éviter les contraventions liées à une vitesse élevée, comme l'ont déjà démontré Regan et Young (2004). Cette pratique n'apparaît pas comme récurrente, ainsi qu'en témoigne la représentation sociale du régulateur de vitesse (« Vitesse respectée » en deuxième périphérie), mais elle a été mise en évidence par Lheureux et al. (2006) et par Young et Regan (2007). En effet, ces auteurs montrent que lorsque la probabilité d'un contrôle de police est élevée, les participants enclenchaient le système de régulation de vitesse (Young & Regan, 2007) et étaient ainsi moins préoccupés par d'éventuels contrôles de police (Lheureux et al., 2006 ; Regan &

Young, 2004). Le régulateur de vitesse apparaît dès lors comme un outil offrant la possibilité d'éviter des contraventions liées à la vitesse.

Nous avions émis l'hypothèse que la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse varierait en fonction du nombre de kilomètres parcourus à l'année, de l'ancienneté dans la profession et du sexe. Nos données nous ont permis de ne valider qu'une seule des trois hypothèses : l'effet du sexe sur la fréquence d'utilisation.

En effet, il apparaît que les femmes ont tendance à moins s'en servir que les hommes, et ce de façon très hautement significative. La différence d'utilisation d'un outil de technologie numérique en fonction du genre a fait l'objet de nombreuses études (Whitely, 1997 ; Ong & Lai, 2006 ; Hammes-Adelé & Brangier, 2011). Différentes études ont montré un attrait plus réduit de la part des femmes pour les technologies. Plusieurs hypothèses ont été posées pour expliquer ce « rejet » des technologies, notamment celle du sentiment d'efficacité personnelle (SEP) (Durndell & Haag 2002 ; Whitley 1997 ; Venkatesh & Morris, 2000). Le SEP a été théorisé par Bandura (1986) et est considéré comme un facteur important dans l'apparition de comportements. Le SEP se définit comme « l'auto-évaluation qu'un individu fait de ses capacités à mettre en œuvre sa motivation, ses ressources cognitives et ses possibilités d'action pour atteindre une situation souhaitée » (Hammes-Adelé & Brangier, 2011, p.164). La littérature scientifique s'accorde à dire que les hommes développent un SEP plus élevé, donc un sentiment de maîtrise plus élevé. De plus, les hommes entretiennent une relation de plus grande proximité envers les technologies que les femmes (Hammes-Adelé & Braniger, 2011).

Une enquête, réalisée auprès de 1832 automobilistes par l'Association Américaine des Automobilistes (2016), donne des résultats corroborant les nôtres concernant les différences de rapport à la technologie automobile en fonction des genres. Cette étude met en évidence que les femmes sont plus sceptiques à l'idée d'utiliser des technologies semi-autonomes comme le régulateur de vitesse adaptatif. Ce scepticisme pourrait s'expliquer par un écart de confiance et d'intérêt entre les hommes et les femmes (Hayward, 2016). L'enquête révèle que les femmes déclarent « ne pas en savoir assez » (Hayward, 2016) à propos des technologies de conduite autonomes et semi-autonomes. Cette perception de manque de connaissance pourrait jouer sur le sentiment de maîtrise perçu par les femmes quant à l'utilisation optimale des technologies (Hammes-Adelé & Brangier, 2011). De plus, l'enquête montre que les hommes sont plus enclins à faire confiance (50%) à la technologie du régulateur de vitesse adaptatif que les femmes (43%) (Hayward, 2016). Le régulateur de vitesse étant considéré comme un objet de technologie semi-autonome de la conduite, nos résultats corroborent les précédentes études et nous

permettent de comprendre que les femmes sont moins enclines à faire confiance et/ou pensent être moins susceptibles de maîtriser cette technologie que les hommes.

Notre septième hypothèse supposait que la perception du risque varierait en fonction de la situation dans laquelle est utilisé le régulateur de vitesse. Cette hypothèse est validée.

En effet, le risque perçu est plus important lorsque le régulateur de vitesse est activé et que l'automobiliste rédige un SMS ou utilise son téléphone manuellement. Conformément aux résultats de Gaymard et al. (2020), les commerciaux ont conscience et perçoivent le risque lors de l'utilisation manuelle du téléphone au volant (SMS, conversation) en situation de conduite. Cependant, il est à noter que l'appel téléphonique avec un système Bluetooth en situation de conduite apparaît comme moins risqué selon notre échantillon. Ce résultat peut être mis en lien avec les différentes alternatives proposées pour téléphoner et reconnues par la Sécurité Routière. En effet, les dispositifs intégrés aux véhicules pour téléphoner au volant sont autorisés (Sécurité Routière, 2020). Avec l'amélioration technologique, la majorité des voitures récentes sont équipées d'un système Bluetooth, qui peut permettre de réduire le risque d'accident lié à l'utilisation du téléphone au volant.

Concernant le régulateur de vitesse, son utilisation est perçue comme peu risquée. Cependant, il est intéressant de noter que les moyennes en fonction des hommes et des femmes diffèrent. En effet, les commerciaux féminins perçoivent l'utilisation du régulateur de vitesse comme plus risquée que leurs homologues masculins. Ce résultat peut être mis en corrélation avec le rapport des femmes à la technologie, notamment leur manque de confiance et de sentiment de maîtrise de cet outil (Hammes-Adelé & Brangier, 2011).

Cette impression de manque de maîtrise de la part des femmes peut être mise en lien avec leur manque de confiance dans la conduite. Les conductrices ont conscience de la menace du stéréotype concernant leur conduite. Tous ces éléments : manque de sentiment de maîtrise d'un outil technologique, menace du stéréotype et comportements sécuritaires en lien avec les rôles sociaux, sont des facteurs qui peuvent expliquer la moindre utilisation du régulateur de vitesse de la part des femmes (Hammes-Adelé & Brangier, 2011 ; Chateignier & al., 2011 ; Granié, 2013).

À l'inverse, les hommes ont plus tendance à surestimer leur compétence de conduite, à avoir un intérêt plus développé et un sentiment de maîtrise plus important à l'égard des technologies automobiles. Cet ensemble de facteurs peut expliquer la plus grande utilisation du régulateur de vitesse chez ces derniers. D'autant plus que le régulateur de vitesse offre l'opportunité d'éviter des contraventions pour une vitesse excessive (Özkan & Lajunen, 2006 ; Whitely, 1997 ; Ong & Lai, 2006 ; Young & Reagan, 2007).

Enfin, notre dernière hypothèse supposait que le régulateur de vitesse apparaissait comme un outil facilitateur de transgression de la règle du téléphone au volant. Cette hypothèse n'est pas validée. En effet, en comparant les différentes moyennes liées aux scripts conditionnels (Gaymard, 2009), les résultats montrent une faible conditionnalité de la règle. Le régulateur n'apparaît donc pas comme un objet de transgression légitime en lien avec sa représentation sociale.

De plus, la représentation sociale du téléphone au volant étant composée de l'item « Danger », les commerciaux semblent avoir conscience du risque engendré par cette pratique et du fait que transgresser cette règle augmente le risque d'accident. Ainsi, la perception dangereuse du téléphone au volant implique un respect de la règle. En outre, l'aspect « Pratique » du téléphone au volant, relevé dans le noyau central, semble ne pas être une raison jugée suffisante pour utiliser son portable en situation de conduite au sein de notre population de commerciaux.

La situation la plus conditionnelle concerne l'utilisation du téléphone en haut-parleur (sans utilisation du système Bluetooth) lorsque le régulateur de vitesse est activé. Nos données ont mis en évidence que les commerciaux perçoivent moins de risque lors d'un appel téléphonique passé avec un système Bluetooth que lors d'un usage manuel. En l'occurrence, la fonction haut-parleur du téléphone peut laisser sous-entendre que le téléphone n'est pas utilisé manuellement. Dès lors, il paraîtrait plus acceptable d'utiliser son téléphone en haut-parleur d'autant plus qu'à l'évaluation de la perception du risque, les situations d'utilisation du téléphone, pour la rédaction d'un SMS ou pour une utilisation manuelle, sont les moins conditionnelles, car elles sont perçues comme les plus risquées.

Malgré les faibles niveaux de conditionnalité, nos données ont permis de mettre en évidence une différence liée à l'ancienneté dans la profession et l'utilisation du téléphone en haut-parleur.

Des études ont démontré que les individus exerçant la profession depuis moins de 5 ans sont plus jeunes et font preuve de plus de conditionnalité que ceux exerçant la profession depuis plus de 5 ans. D'autres études ont mis en évidence que les conductrices et les personnes plus âgées ont une tendance plus accrue à se conformer aux règles du Code de la route (Cestac & al., 2018). Il a également été démontré que les hommes ont moins tendance à se conformer aux règles (Simon & Corbett, 1996).

Tous ces éléments pourraient expliquer cette différence, sachant que notre échantillon de répondants est composé majoritairement d'hommes et que l'ensemble des commerciaux exerçant la profession depuis moins de 5 ans font partie de la catégorie des 18-24 ans.

Or l'âge est également un facteur déterminant dans la prise de risque et dans l'utilisation du téléphone. En 2019, le Baromètre du numérique met en évidence que 98% des 18-24 ans sont équipés d'un smartphone (Baillet & al., 2019). Leur rapport au téléphone portable, et l'usage qu'ils en ont sont différents des individus plus âgés. Les jeunes utilisent en permanence leur téléphone et 38% des 18-25 ans admettent l'utiliser au volant (Sécurité Routière, 2020).

Les jeunes hommes sont plus assujettis à prendre des risques sur la route que les autres tranches d'âges. Cette spécificité masculine peut s'expliquer par les rôles sociaux et par une recherche de sensation plus importante chez les hommes, pour conserver une bonne estime de soi (Granié, 2013 ; Vernet, 2001). Les hommes font également preuve de plus d'optimisme comparatif. C'est un biais qui consiste à croire que les événements négatifs ont plus de chance d'arriver aux autres qu'à soi (Morrongiello & Rennie, 1998 ; Harris & Middleton, 1994). L'ensemble de ces facteurs peuvent expliquer la tendance plus faible à respecter l'interdiction d'utiliser son téléphone en haut-parleur en situation de conduite.

Nos résultats mettent en évidence d'autres corrélations.

Le régulateur de vitesse apparaît comme le dénominateur commun d'une optimisation du temps de trajet des commerciaux. Ces derniers ont tendance à en faire usage dans 3 situations différentes : utiliser leur téléphone, éviter la pause et réduire leur fatigue.

Nous pouvons supposer que le régulateur de vitesse permet aux commerciaux d'optimiser leur temps de trajet grâce aux fonctionnalités offertes par le téléphone (agenda, mail, etc.) (Gaymard et al., 2020). L'évitement du temps de pause et la réduction supposée de la fatigue, quant à eux, sont rendus possibles grâce au confort de conduite offert par le régulateur (Lheureux et al., 2006 ; Young et Regan, 2007). Cependant, il est important de souligner que l'ensemble des scores moyens reste faible. Cela nous permet de supposer qu'il existerait des pratiques déviantes du régulateur de vitesse.

En effet, plusieurs études ont mis en évidence les dangers liés au régulateur de vitesse, notamment sur les longs trajets (Rudin-Brown & Parker, 2004 ; Ci2n & Fondation VINCI Autoroutes, 2013 ; Fondation VINCI Autoroutes et al., 2018). Ces recherches montrent que l'utilisation du régulateur de vitesse peut engendrer une hausse du temps de réaction, une baisse du niveau d'éveil et des épisodes de somnolence plus fréquents (Fondation VINCI Autoroutes et al., 2018). Cette hypovigilance est responsable de 12% des accidents mortels en 2019 (ONISR, 2019). Au sein de la population des commerciaux, les pratiques déviantes de cet outil sont peu présentes, comme en témoignent nos résultats, arguant ainsi d'un usage adapté en lien avec leur expérience routière.

Soumis à des contraintes temporelles, les commerciaux subissent des pressions (Bernard, Bouck et Young, 2000) qui les contraignent à rouler plusieurs heures dans une même journée (Gaymard et al., 2020). Le régulateur offre la possibilité d'effectuer de longs trajets sans pause, ce qui peut augmenter la fatigue. Par conséquent, une utilisation prolongée du régulateur de vitesse peut parfois mener à des accidents. La pause et la fatigue sont deux facteurs auxquels il serait intéressant de sensibiliser ces professionnels.

Selon le Baromètre Allianz 2019, 33% des formations de prévention routière en entreprise concernent les temps de pause (ONISR, 2020). Aujourd’hui, 90% des accidents sont liés à des comportements humains (Sabey, 1993). Il serait alors judicieux d'intégrer deux orientations aux programmes de sensibilisation. L'une concernerait la mauvaise utilisation du régulateur de vitesse en général et l'autre concernerait une utilisation spécifique aux commerciaux.

Bien que cette recherche ait été menée avec rigueur, elle présente des limites. D'une part, l'ensemble des questions reposait sur des auto-évaluations ; ce qui implique un biais de réponse. D'autre part, l'accès à la population étant réduit, le nombre de réponses ne permettait pas la réalisation de tests statistiques paramétriques.

## Conclusion

Notre étude s'inscrit sur un axe de développement de la prévention des risques routiers professionnels. L'évolution technologique des équipements automobiles ne cesse de croître. Cependant, peu d'études s'intéressent à la perception et à l'utilisation de ces technologies par les automobilistes. Notre étude a cherché à comprendre le rapport entretenu par les commerciaux et la technologie du régulateur de vitesse. Dans les faits, le régulateur de vitesse est perçu comme un outil apportant du confort à la conduite des commerciaux et nous retenons qu'il est utilisé de façon judicieuse. Nous avons constaté que les commerciaux en ont un usage prudent et cohérent, montrant que cette population a su s'imprégner des aspects positifs de l'objet, tout en évitant les déviances possibles liées à des mauvaises pratiques.

Nous avons mis en lumière que les commerciaux féminins ont moins tendance à utiliser le régulateur de vitesse que leurs confrères masculins. Le rapport entretenu entre le genre et les technologies, notamment la sensation ressentie d'exceller dans la maîtrise de l'outil, peut expliquer la réticence des femmes à utiliser cette aide.

Toutefois, l'utilisation prolongée de ce dispositif entraîne une perception erronée du sentiment de fatigue. Par conséquent, cette erreur de jugement peut mener à des accidents de la route. L'intégration des bonnes pratiques d'utilisation du régulateur de vitesse apparaît comme une piste d'amélioration des actions de sensibilisation et de prévention routière déjà existantes au sein des entreprises.

La relation entre la théorie des représentations sociales, de la conditionnalité et des nouvelles technologies automobiles est une piste de recherche intéressante au regard des évolutions technologiques et de l'arrivée progressive des voitures autonomes. Les nouvelles technologies d'aides à la conduite telles que le limiteur, le régulateur, le régulateur adaptatif, le système d'indication de limitation de vitesse, etc... offrent des avantages certains et méritent d'être mieux maîtrisées par les automobilistes.

La promotion de ces nouvelles technologies d'aide à la conduite permettrait de réduire les accidents liés à la vitesse, tant parmi les professionnels de la route que parmi l'ensemble des automobilistes.

## Bibliographie

Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales* [Thèse de doctorat, Université de Provence].

Abric, J.-C. (1987). *Coopération, compétition et représentations sociales*. DelVal.

Abric, J.-C. (1994a). L'organisation interne des représentations sociales : système central et périphérique. Dans C. Guimelli (dir.), *Structures et transformation des représentations sociales* (pp. 73-84). Delachaux et Niestlé.

Abric, J.-C. (1994b). Les représentations sociales : aspects théoriques. Dans J.C. Abric (dir.), *Pratiques sociales et représentations* (pp. 12-35). PUF.

Abric, J.-C. (2003). Méthodes d'étude des représentations sociales. ÈRES.

Abric, J.-C., & Tafani, E. (1995). Nature et fonctionnement du noyau central d'une représentation sociale : la représentation de l'entreprise. *Cahiers internationaux de psychologie sociale*, 28, 22-311.

Aubonnet, J. (1960). *Aristote, Politiques*. CUF

Aupetit, S., & Riff, J. (2010). Approche ergonomique de l'usage du régulateur de vitesse conventionnel : analyse critique de la littérature scientifique. *Activités*, 7(2).  
<https://doi.org/10.4000/activites.2413>

Aupetit, S., & Riff, J. (2012). Étude de la dimension collective de l'usage des systèmes d'assistance à la conduite automobile en situation réelle : l'exemple du régulateur de vitesse conventionnel. *Bulletin de psychologie*, 4(520), 307-320.  
<https://doi.org/10.3917/bupsy.520.0307>

Baillet, J., Croutte, P., & Prieur, V. (2020). *Baromètre du numérique 2019*. Conseil Général de l'Economie, de l'Industrie, l'Energie et des Technologies (CGE) ; Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP) ; Agence du numérique.

[https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/cge/barometre-numerique-2019.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/barometre-numerique-2019.pdf)

Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Prentice-Hall.

Bernard, T.-M., Bouck, L.-H., Young, W.-S. (2000). *Stress factors experienced by female commercial drivers in the transportation industry*. ASSE Foundation Research report. American Society of Safety Engineers.

Cestac, J., Carnis, L., Assaily, J.-P., Eyssartier, C., & Garcia, C. (2018). *Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français*. IFFSTAR.  
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Rapport%20à%20la%20règle%20chez%20les%20automobilistes%20français%20Ifsttar.pdf>

Chateignier, C., Chekroun, P., Nugier, A. & Dutrévis, M. (2011). « Femme au volant... » : effet de la menace du stéréotype et de la colère sur les performances des femmes à une tâche liée à la conduite automobile. *L'Année psychologique*, 111(4), 673-700.  
<https://doi.org/10.4074/S0003503311004039>

Cialdini, R.-B., Kallgren, C. A., & Reno, R. R. (1991). A focus theory of normative conduct: A theoretical refinement and reevaluation of the role of norms in human behavior. *Experimental Social Psychology*, 24, 201-234.

Codol, J.-P. (1972). *Représentation et comportements dans les groupes restreints. Pour une approche cognitive des phénomènes de groupe : contribution expérimentale* [Thèse de doctorat, Université de Provence].

Depaepe, F. (1998). Mercedes et BMW font le pari du radar anti-collision. *Les Echos*.  
<https://www.lesechos.fr/1998/06/mercedes-et-bmw-font-le-pari-du-radar-anti-collision-794609>

Doise, W. (1980). Levels of explanation. *European Journal of Social Psychology*, 10(3), 213-231.

Durkheim, É. (1894). Les règles de la méthode sociologique. *Revue Philosophique de la France et de l'Étranger*, 37, 465-498.

Durkheim, É. (1898). Représentations individuelles et représentations collectives. *Revue de Métaphysique et de Morale*, 6(3), 273-302.

Durndell, A., & Hagg, Z. (2002). Computer self-efficacy, computer anxiety, attitudes towards the Internet and reported experience with the Internet, by gender, in East European sample. *Computers in Human Behavior*, 18(5), 521-535.

Éditions Nationales des Permis de Conduire. (2020). Équipements de sécurité. Dans Éditions Nationales des Permis de Conduire (ENPC) & EDISER (dirs.), *Code B* (pp. 222-223). ENPC-EDISER.

Filion, N. (2018). Le régulateur de vitesse : à utiliser avec modération. *Le Guide de l'auto*. <https://www.guideautoweb.com/articles/11403/le-regulateur-de-vitesse-a-utiliser-avec-moderation/>

Flament, C. (1994). Structure, dynamique et transformation des représentations sociales. Dans J.C. Abric (dir.), *Pratiques sociales et représentations* (pp. 37-127). PUF.

Flament, C. (1994a). Structure, dynamique et transformation des représentations sociales. Dans J. C. Abric (dir.), *Pratiques sociales et représentations* (pp. 37-57). PUF.

Flament, C. (1994b). Aspects périphériques des représentations sociales. Dans C. Guimelli (dir.), *Structures et transformations des représentations sociales* (pp. 85-118). Delachaux et Niestlé.

Flament, C. (1996). Les valeurs du travail, la psychologie des représentations sociales comme observatoire d'un changement historique. Dans J.C. Abric (dir.), *Exclusion sociale, insertion et prévention* (pp. 113-124). ÈRES

Flament, C. (1999). Liberté d'opinion et limite normative dans une représentation sociale : Le développement de l'intelligence. *Revue Suisse de Psychologie*, 58(3), 201. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1024/1421-0185.58.3.201>

Flament, C. & Rouquette, M.-L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires*. Armand Colin.

Fondation VINCI Autoroute & Centre d'investigations neurocognitives et neurophysiologiques de l'Université de Strasbourg (Ci2N). (2013). *Le régulateur et le*

*limiteur de vitesse ont un impact sur la vigilance des conducteurs* [Communiqué de presse]. [https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/system/files/pdf/2013/07/cp\\_etude\\_regulateur-limiteur.pdf](https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/system/files/pdf/2013/07/cp_etude_regulateur-limiteur.pdf)

Fondation VINCI Autoroutes, Fondation MAIF, & Centre d'investigations neurocognitives et neurophysiologiques (Ci2N) de l'Université de Strasbourg. (2018). *(Ré)apprendre à conduire avec les outils de conduite semi-assistée pour accompagner la transition vers le véhicule autonome* [Communiqué de presse].

[https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/system/files/pdf/2018/02/2018-02-02\\_cp\\_etude\\_systemes\\_dassistance\\_a\\_la\\_conduite\\_et\\_reprise\\_en\\_main-ci2n-fondation\\_vinci\\_autoroutes-fondation\\_maif\\_0.pdf](https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/system/files/pdf/2018/02/2018-02-02_cp_etude_systemes_dassistance_a_la_conduite_et_reprise_en_main-ci2n-fondation_vinci_autoroutes-fondation_maif_0.pdf)

Gaymard, S. (1999). *Les études supérieures comme enjeu dans un contexte de négociation implicite entre les filles d'origine maghrébine et leurs parents : Aspects conditionnels et normatifs des représentations sociales dans une situation de biculturalisme* [Thèse de doctorat, Université Aix-Marseille 1].

Gaymard, S. (2003). *La négociation interculturelle chez les filles franco-maghrébines. Une étude de représentation sociale*. L'Harmattan.

Gaymard, S. (2007). La représentation de la conduite chez des jeunes conducteurs : Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche Transports Sécurité*, 97, 339-359.

Gaymard, S. (2009). Norms in social representations: two studies with French young drivers. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 1(2), 165-181.

Gaymard, S. (2014). The theory of conditionality: An illustration of the place of norms in the field of social thinking. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 44(2), 229- 247.

Gaymard, S. (2016). *Sécurité routière et comportements à risque : Recherche en psychologie sociale* [Diapositives]. CNAM IHIE SSET. Institut d'Hygiène industrielle et de l'Environnement. CNAM Pays de la Loire.

[https://www.cnam-paysdelaloire.fr/medias/fichier/1-securite-routiere-comment-prevenir-les-risques-s-gaymard\\_1480355050421-pdf?ID\\_FICHE=1000160&INLINE=FALSE](https://www.cnam-paysdelaloire.fr/medias/fichier/1-securite-routiere-comment-prevenir-les-risques-s-gaymard_1480355050421-pdf?ID_FICHE=1000160&INLINE=FALSE)

Gaymard, S. (2017a). *Les risques routiers : focus sur les facteurs psychologiques*. Sécurité routière en Entreprise (SRE 35), Rennes, Espace Ouest-France.

Gaymard, S., & Tiplica, T. (2017). Conditionnalité routière, risqué et personnalité. Dans S. Gaymard & T. Tiplica (dirs.), *Sécurité routière : un défi à l'aube du XXIe siècle* (pp. 13- 22). L'Harmattan.

Gaymard, S., Allain, P., Osiurak, F., & Le Gall, D. (2011). The conditions of respect of rules in young and elderly drivers: An exploratory study. *The European journal of psychology applied to legal context*, 3(1), 11-28.

Gaymard, S., Bessin, M., Bordarie, J., & Leguen, H. (2012). La problématique d'accidentologie des deux roues : décrypter le problème via l'analyse des réseaux sociaux. Dans S. Gaymard & A. Egido (dirs.), *Sécurité et facteurs humains dans les moyens de transports : Une approche multidisciplinaire*. L'Harmattan.

Gaymard, S., Besson, T., Bessin, M., Rouzier, A., Carré, J., Robert, V., Delaunay, S., & Maillet. (2020). L'utilisation du téléphone au volant chez les commerciaux hommes et femmes : Habitudes de conduite et prises de risque. *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé*, 22(1). <https://doi.org/10.4000/pistes.6541>

Granié, M.-A. (2013). Genre et rapport au risque : De la compréhension aux leviers pour l'action. *Questions vives. Recherches en éducation*, 9(19), 65-87.  
<https://doi.org/10.4000/questionsvives.1273>

Granié, M-A. (2016). Représentations sociales et sécurité routière. Dans G. Lo Monaco, S. Delouvée & P. Rateau (dirs.), *Les représentation sociales : Théoriées, méthodes et applications* (pp. 279-298). De Boeck Supérieur.

Guimelli, C. (1994). *Structures et transformations des représentations sociales*. Delachaux-Niestlé

Guimelli, C., & Deschamps, J.-C. (2000). Effets de contexte sur la production d'associations verbales : le cas des représentations sociales des Gitans. *Cahiers internationaux de psychologie sociale*, 47(48), 44-54.

Guimelli, C., & Rouquette, M.-L. (2004). Étude de la relation d'antonymie entre deux objets de représentation sociale : la sécurité vs. l'insécurité des biens et des personnes. *Psychologie & Société*, 4(1), 71-87.

Haddon, L. (2006). The contribution of domestication research to in-home computing and media consumption. *The information society*, 22(4), 195-203.

Hammes-Adelé, S., & Brangier, É. (2011). Effet du genre sur la relation humain-technologie : importance du sentiment de maîtrise. *Psychologie du travail et des organisations*, 17(2), 161-173.

Harris, P., & Middleton, W. (1994). The illusion of control and optimism about health: On being less at risk but no more in control than others. *British Journal of Social Psychology*, 33(4), 369-386.

Hayward, L. (2016). Men, Women, and the Autonomous Vehicles Enthusiasm Gap. *The Fuse*.  
<https://energyfuse.org/men-women-and-the-autonomous-vehicles-enthusiasm-gap/>

Jodelet, D. (1984). Réflexions sur le traitement de la notion de représentation sociale en psychologie sociale. *Communication. Information Medias Théories*, 6(2), 14-41.

Jodelet, D. (1991) : Définition des représentations sociales. *Grand Dictionnaire de Psychologie*. Larousse.

Jodelet, D. (2003). Représentations sociales : un domaine en expansion. Dans : D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (pp. 45-78). PUF.  
<https://doi.org/10.3917/puf.jodel.2003.01.0045>

Joule, R.-V., Beauvois, J.-L., & Deschamps, J. C. (1987). *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*. Presses universitaires de Grenoble.

Larousse. (s.d.). Technologie. Dans *Le Larousse en ligne*. Consulté le 28 Mai 2021 sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/technologie/76961>

Lheureux, F., Saad, F., Pianelli, C., Abric, J.-C., & Roland, J. (2006). Behavioural changes due to long term use of speed limiter and cruise control. *AIDE project (Adaptive Integrated Driver-vehicle Interface)*, 1, 39-64.

Milland, L. (2001). *De la dynamique des rapports entre représentations du travail et du chômage*. [Thèse de doctorat, Université de Provence]. Theses.fr.  
<https://www.theses.fr/2001AIX10101>

Moliner, P. (1993). Cinq questions à propos des représentations sociales. *Cahiers internationaux de psychologie sociale*, 20(12), 5-14.

Moliner, P. (1996). *Images et représentations sociales : de la théorie des représentations à l'étude des images sociales*. Presses universitaires de Grenoble.

Morrongiello, B.-A., & Rennie, H. (1998). Why do boys engage in more risk taking than girls? The role of attributions, beliefs, and risk appraisals. *Journal of pediatric psychology*, 23(1), 33-43.

Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public*. Presses Universitaires de France.

Moscovici, S. (1989). Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (pp. 79-103). PUF.

Moscovici, S., & Marková, I. (1998). Presenting social representations: A conversation. *Culture & psychology*, 4(3), 371-410.

Newcomb, T.-M., Turner, R.-H., & Converse, P.-E. (1970). *Manuel de psychologie sociale*. Presse Universitaire de France.

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ONISR (2010). *La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité de l'année 2009*.  
[https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan\\_2019\\_version\\_site\\_internet\\_24\\_sept.pdf](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan_2019_version_site_internet_24_sept.pdf)

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ONISR (2019). *La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité de l'année 2018*.  
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-09/Bilan%20de%20l%20accidentalit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20de%20l%20ann%C3%A9e%202018.pdf>

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ONISR (2020). *La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité de l'année 2019.* [https://www.onISR.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan\\_2019\\_version\\_site\\_internet\\_24\\_sept.pdf](https://www.onISR.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan_2019_version_site_internet_24_sept.pdf)

Ong, C.-S. & Lai, J.-Y. (2006). Gender differences in perceptions and relationships among dominants of e-learning acceptance. *Computers in Human Behavior*, 22(5), 816-829. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2004.03.006>

Ornikar. (s. d.). *Limiteurs et régulateurs de vitesse : définitions et différences*. Ornikar.com. <https://www.ornikar.com/code/cours/mecanique-vehicule/technologie-assistance/limiteur-regulateur#statistiques-liees-aux-effets-des-limiteurs-et-regulateurs-de-vitesse-sur-la-conduite-1>

Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation research part F: Traffic psychology and behaviour*, 9(4), 269-277. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.01.005>

Patterson, A.-K. (1998). *Intelligent cruise control system impact analysis* [Doctoral dissertation, Virginia Tech]. <https://vttechworks.lib.vt.edu/handle/10919/36966>

Pianelli, C., Abric, J.-C., & Saad, F. (2010). Rôle des représentations sociales préexistantes dans les processus d'ancrage et de structuration d'une nouvelle représentation. *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*. 86(2), 241-274. <https://doi.org/10.3917/cips.086.0241>

Regan, M.-A., & Young, K.-L. (2004). *Use of manual speed alerting and cruise control dives by driver in New South Wales*. Accident Research Centre.

Rudin-Brown, C.-M., & Parker, H.-A. (2004). Behavioural adaptation to adaptive cruise control (ACC) : Implications for preventive strategies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(2), 59-76. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2004.02.001>

Sabey, B.-E. (1993). Enhancing transport safety, the incompletely completed agenda. Local Transport Today and Tomorrow. In P. Stonham (dir.), *Local transport today and tomorrow: a*

*collection of essays to celebrate the 100th issue of Local transport today.* (pp. 53-56). Local Transport Today Ltd.

Sécurité Routière. (2008,). *Les dangers du téléphone en situation de conduite* [Communiqué de presse]. <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/les-dangers-du-telephone-en-situation-de-conduite-0>

Sécurité Routière. (s.d.). *Réglementation du téléphone au volant*. Ministère de l'Intérieur. <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-risques/reglementation-du-telephone-au-volant>

Société française de Psychologie. (2012). Le code de déontologie. Sfpsy.org. <http://www.sfpsy.org/spip.php?rubrique138>

Simon, F., & Cornett, C. (1996). Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. *Ergonomics*, 39(5), 757-780. <https://doi.org/10.1080/00140139608964497>

Tatéo, L. (2014). Science at the supermarket: multiplication, personalization and consumption of science in everyday life. *Integrative psychological & behavior science*, 48(2), 161-175.

Tatéo, L. (2016). Représentations sociales et nouvelles technologies. Dans G. Lo Monaco, S. Delouvée & P. Rateau (dirs.), *Les représentations sociales : Théoriées, méthodes et applications* (pp.399-407). De Boeck Supérieur.

Venkatesh, V. & Morris, M.-G. (2000). Why don't men ever stop to ask for directions? Gender, social influence, and their role in technology acceptance and usage behaviour. *MIS Quarterly*, 24(1), 115-139

Vergès, P. (1992). L'évocation de l'argent : Une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation. *Bulletin de psychologie*, 45(405), 203-209.

Vernet, A. (2001). Comportements, personnalité, conduite des véhicules automobiles. *Recherche-Transports-Sécurité*, 72, 56-69. [https://doi.org/10.1016/S0761-8980\(01\)90126-8](https://doi.org/10.1016/S0761-8980(01)90126-8)

Villame, T. (2004). Conception de systèmes d’assistance au conducteur : comment prendre en compte le caractère complexe, dynamique et situé de la conduite automobile ?  
Cognition située et conception de systèmes d’assistance au conducteur. *Activites*, 1(2), 146-169. <https://doi.org/10.4000/activites.1270>

Whitely, B.-E. Jr. (1997). Gender differences in computer related attitudes and behaviour: A meta analysis. *Computers in Human Behavior*, 13 (1) 1-22.  
[https://doi.org/10.1016/S0747-5632\(96\)00026-X](https://doi.org/10.1016/S0747-5632(96)00026-X)

Young, K.-L., & Regan, M.-A. (2007). Use of manual speed alerting and cruise control devices by car drivers. *Safety Science*, 45(4), 473-485.  
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2006.08.002>

Ziegler, L. (2017). *Les chiffres clés sur l’emploi commercial*. Stepstone.fr.  
<https://www.stepstone.fr/conseils-emploi/emploi-commercial-chiffres-cles/>

Annexes

Étude de la représentation sociale et de la conditionnalité du régulateur de vitesse chez les commerciaux itinérants

Master 2 Psychologie sociale du travail et des organisations - Parcours Psychologie sociale des risques et sécurité : mobilités et transports

Présenté par : PEULENS Nino (16003598)

Sous la direction de Madame Sandrine GAYMARD

## Table des annexes :

### Première population :

Annexe 1 : Graphique de la répartition du genre dans les deux populations.....	51
Annexe 2 : Tableau de la moyenne d'âge du premier échantillon.....	51
Annexe 3 : Tableau de la répartition de la première population en fonction du nombre de kilomètres parcourus à l'année .....	51
Annexe 4 : Tableau de la répartition de la première population en fonction du nombre d'année de détention du permis de conduire .....	52
Annexe 5 : Tableau de la répartition de la première population en fonction de la perte de points sur le permis de conduire .....	52
Annexe 6 : Tableau de la répartition de la première population en fonction de l'ancienneté .	52

### Seconde population :

Annexe 7 : Tableau de la moyenne d'âge du second échantillon.....	53
Annexe 8 : Tableau de la répartition du deuxième échantillon en fonction du nombre de kilomètres parcourus à l'année .....	53
Annexe 9 : Tableau du nombre moyen d'année de détention du permis de conduire de la seconde population.....	53
Annexe 10 : Tableau de la répartition des hommes et des femmes de la seconde population en fonction de de la perte de points .....	54
Annexe 11 : Tableau de la moyenne d'âge de la seconde population en fonction de l'ancienneté .....	54
Annexe 12 : Répartition des items de l'association libre "Régulateur de vitesse" .....	55
Annexe 13 : Répartitions des items de l'association libre "Téléphone au volant.....	55
Annexe 14 : Tableau de la fréquence d'utilisation des différents axes par les commerciaux .	56
Annexe 15 : Tableau de la moyenne des scores des différentes habitudes de conduite .....	56
Annexe 16 : Tableau de la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone..	56
Annexe 17 : Tableau de la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant en fonction du genre.....	57

### Résultats :

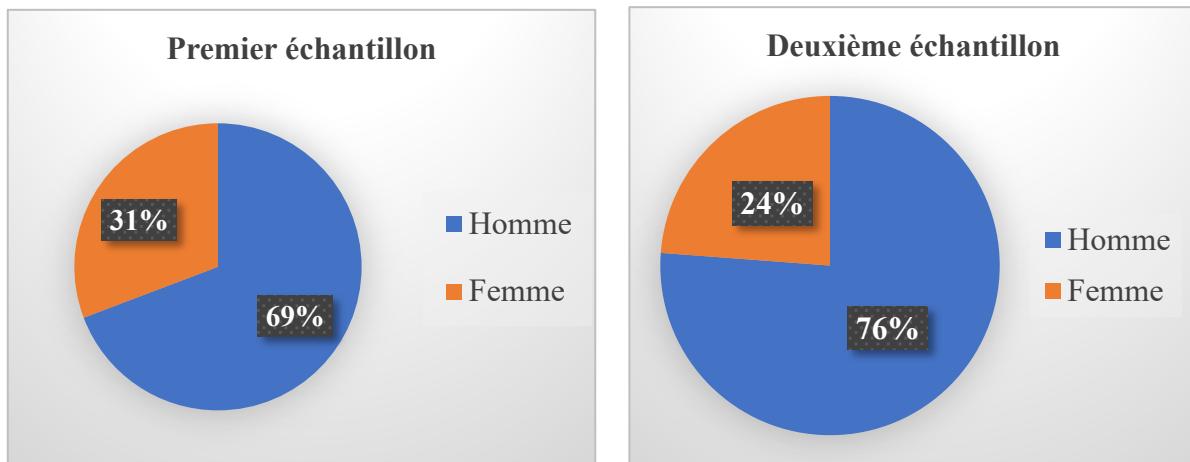
Annexe 18 : Tableau du Test de Mann-Whitney sur la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant .....	57
Annexe 19 : Tableau du Test de Shapiro-Wilk pour les pratiques du régulateur de vitesse en fonction du genre .....	57
Annexe 20 : Graphique d'utilisation du régulateur de vitesse en fonction des axes empruntés par les commerciaux .....	58
Annexe 21 : Tableau du score moyen des raisons d'utilisation du régulateur de vitesse .....	58
Annexe 22 : tableau du Test de Mann-Whitney sur l'utilisation pratique du régulateur de vitesse entre les hommes et les femmes.....	58
Annexe 23 : Tableau du Test de Levene sur l'utilisation pratique du régulateur de vitesse ...	59
Annexe 24 : Tableau du Test de Shapiro-Wilk sur l'utilisation pratique du régulateur de vitesse.....	59
Annexe 25 : Tableau de comparaison de la moyenne d'utilisation pour un aspect pratique du régulateur de vitesse entre les hommes et les femmes.....	59
Annexe 26 : Tableau de la matrice de corrélation entre les différentes raisons d'utilisation du régulateur de vitesse.....	60
Annexe 27 : Tableau de l'Alpha de Cronbach des scripts conditionnels .....	61
Annexe 28 : Tableau des statistiques descriptives des scripts conditionnels.....	61
Annexe 29 : Tableau du Test Shapiro-Wilk des scripts conditionnels .....	62

Annexe 30 : Tableau de la moyenne des scores des scripts conditionnels en fonction de l'ancienneté dans la profession de commercial .....	62
Annexe 31 : Tableau des scores moyens de l'échelle de perception du risque .....	63
Annexe 32 : Tableau des scores moyens de l'échelle de perception du risque en fonction du genre.....	64

**Questionnaires :**

Annexe 33 : Premier questionnaire représentation sociale du "Régulateur de vitesse" et du "Téléphone au volant".....	65
Annexe 34 : Second questionnaire portant sur les pratiques réelles d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant.....	68

Annexe 1 : Graphique de la répartition du genre dans les deux populations



Annexe 2 : Tableau de la moyenne d'âge du premier échantillon

Descriptive Statistics	
Votre âge (par exemple : 22 pour 22 ans)	
Valid	39
Missing	0
Mean	42.846
Std. Deviation	11.051
Minimum	23.000
Maximum	62.000

Annexe 3 : Tableau de la répartition de la première population en fonction du nombre de kilomètres parcourus à l'année

Nombre de kilomètres parcourus à l'année	Total
Entre 15 000km et 30 000km/an	9
Entre 30 000km et 50 000km/an	4
Moins de 15 000 km/an	2
Plus de 50 000 km/an	24
Total	39

*Annexe 4 : Tableau de la répartition de la première population en fonction du nombre d'année de détention du permis de conduire*

<b>Depuis combien de temps possédez-vous le permis de conduire ? (par exemple : 5 pour 5 ans de détention de permis)</b>	
Valid	39
Missing	0
Mean	23.641
Std.	11.044
Deviation	
Minimum	5.000
Maximum	42.000

*Annexe 5 : Tableau de la répartition de la première population en fonction de la perte de points sur le permis de conduire*

<b>Avez-vous déjà perdu des points sur votre permis de conduire ?</b>	<b>Sexe</b>		
	<b>Femme</b>	<b>Homme</b>	<b>Total</b>
Non	1	5	6
Non concerné par le permis à point.	0	2	2
Oui	11	20	31
Total	12	27	39

*Annexe 6 : Tableau de la répartition de la première population en fonction de l'ancienneté*

<b>Ancienneté dans la profession</b>	<b>Sexe</b>		
	<b>Femme</b>	<b>Homme</b>	<b>Total</b>
Moins de 5 ans	1	6	7
Plus de 5 ans	11	21	32
Total	12	27	39

Annexe 7 : Tableau de la moyenne d'âge du second échantillon

<b>Votre âge (par exemple : 22 pour 22 ans)</b>	
Valid	42
Missing	0
Mean	38.286
Std. Deviation	14.918
Minimum	20.000
Maximum	63.000

Annexe 8 : Tableau de la répartition du deuxième échantillon en fonction du nombre de kilomètres parcourus à l'année

<b>Nombre de kilomètres parcourus à l'année</b>	<b>Total</b>
Entre 15 000km et 30 000km/an	16
Entre 30 000km et 50 000km/an	12
Moins de 15 000 km/an	7
Plus de 50 000 km/an	7
Total	42

Annexe 9 : Tableau du nombre moyen d'année de détention du permis de conduire de la seconde population

<b>Depuis combien de temps possédez vous le permis de conduire ? (par exemple : 5 pour 5 ans de détention de permis)</b>	
Valid	42
Missing	0
Mean	19.405
Std.	13.988
Deviation	
Minimum	2.000
Maximum	46.000

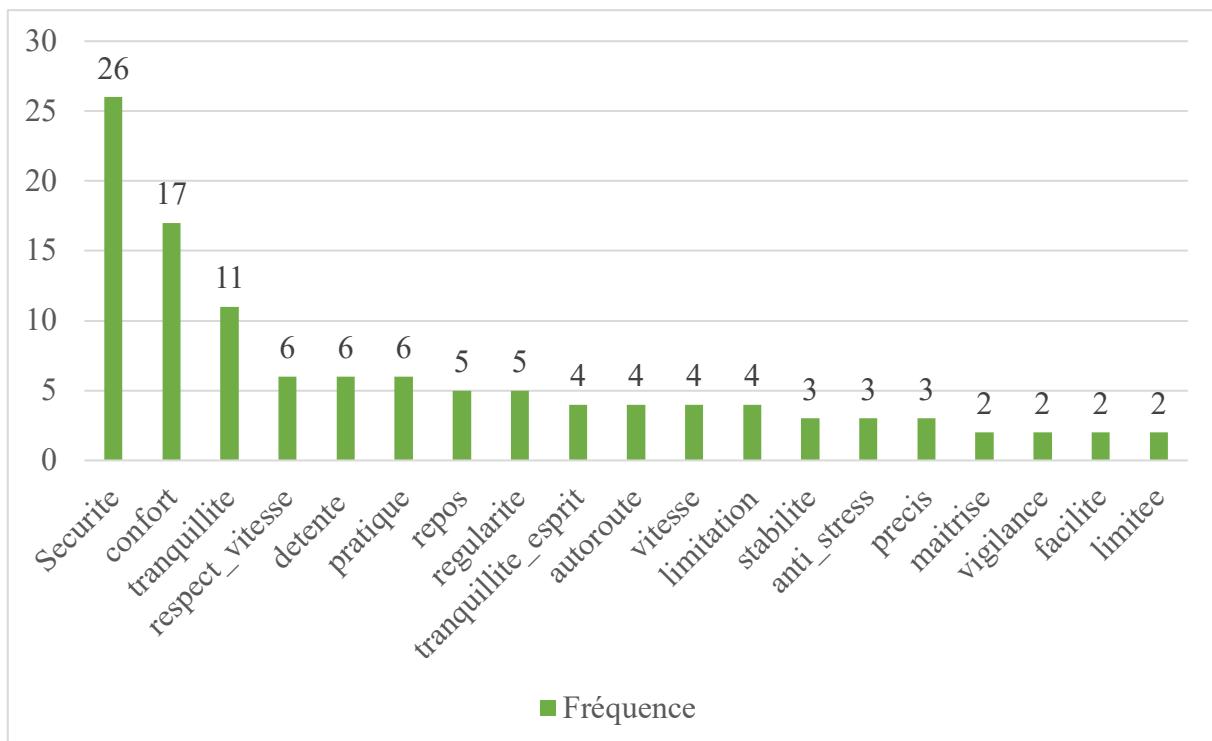
*Annexe 10 : Tableau de la répartition des hommes et des femmes de la seconde population en fonction de la perte de points*

<b>Avez-vous déjà perdu des points sur votre permis de conduire ?</b>	<b>Sexe</b>		
	<b>Femme</b>	<b>Homme</b>	<b>Total</b>
Non	5	6	11
Oui	5	26	31
Total	10	32	42

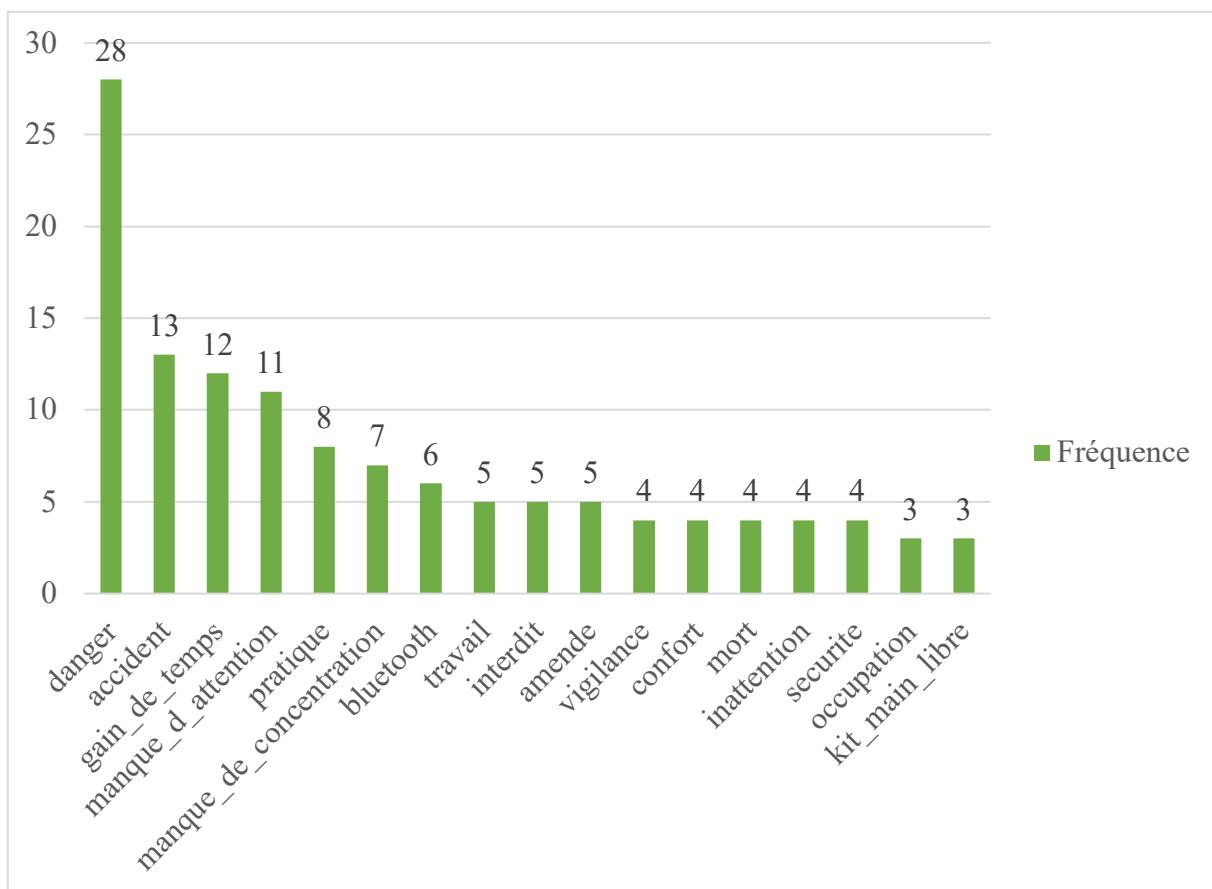
*Annexe 11 : Tableau de la moyenne d'âge de la seconde population en fonction de l'ancienneté*

<b>Descriptive Statistics</b>		
<b>Votre âge (par exemple : 22 pour 22 ans)</b>		
	<b>Moins de 5 ans d'ancienneté</b>	<b>Plus de 5 ans d'ancienneté</b>
Valid	17	25
Missing	0	0
Mean	23.941	48.040
Std. Deviation	5.984	10.557
Minimum	20.000	27.000
Maximum	46.000	63.000

Annexe 12 : Répartition des items de l'association libre "Régulateur de vitesse"



Annexe 13 : Répartitions des items de l'association libre "Téléphone au volant"



Annexe 14 : Tableau de la fréquence d'utilisation des différents axes par les commerciaux

Descriptive Statistics				
	Avez-vous l'habitude d'utiliser ces routes ? [Les autoroutes]	Avez-vous l'habitude d'utiliser ces routes ? [Les routes nationales]	Avez-vous l'habitude d'utiliser ces routes ? [Les routes départementales]	Avez-vous l'habitude d'utiliser ces routes ? [Les routes communales]
Valid	42	42	42	42
Missing	0	0	0	0
Mean	3.690	4.000	4.214	3.762
Std. Deviation	1.047	0.826	0.606	1.031
Minimum	2.000	2.000	3.000	2.000
Maximum	5.000	5.000	5.000	5.000

Annexe 15 : Tableau de la moyenne des scores des différentes habitudes de conduite

Descriptive Statistics							
Lorsque vous conduisez, quelle est votre tendance à..	[Respecter les règles du code de la route ?]	[Être attentif au volant ?]	[Porter votre ceinture de sécurité ?]	[Discuter avec un passager ?]	[Ressentir de la fatigue ?]	[Faire des excès de vitesse ?]	[Vous arrêter pour faire une pause, téléphoner, etc... ?]
Valid	42	42	42	42	42	42	42
Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean	4.071	4.286	4.976	3.643	2.690	3.119	2.619
Std. Deviation	0.640	0.554	0.154	1.032	0.715	1.041	1.268
Minimum	2.000	3.000	4.000	2.000	1.000	1.000	1.000
Maximum	5.000	5.000	5.000	5.000	4.000	5.000	5.000

Annexe 16 : Tableau de la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone

Descriptive Statistics		
Lorsque vous conduisez, quelle est votre tendance à..	[À utiliser le régulateur de vitesse ?]	[Utiliser votre téléphone ?]
Valid	42	42
Missing	0	0
Mean	3.857	3.190
Std. Deviation	1.095	1.215
Minimum	1.000	1.000
Maximum	5.000	5.000

*Annexe 17 : Tableau de la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant en fonction du genre*

<b>Descriptive Statistics</b>				
<b>Lorsque vous conduisez, quelle est votre tendance à..</b>	<b>[À utiliser le régulateur de vitesse ?]</b>		<b>[Utiliser votre téléphone ?]</b>	
	<b>Femme</b>	<b>Homme</b>	<b>Femme</b>	<b>Homme</b>
Valid	10	32	10	32
Missing	0	0	0	0
Mean	2.700	4.219	2.800	3.313
Std. Deviation	0.949	0.870	1.033	1.256
Minimum	1.000	1.000	1.000	1.000
Maximum	4.000	5.000	4.000	5.000

*Annexe 18 : Tableau du Test de Mann-Whitney sur la fréquence d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant*

#### **Independent Samples T-Test**

	<b>W</b>	<b>df</b>	<b>p</b>	<b>Rank-Biserial Correlation</b>
[À utiliser le régulateur de vitesse ?]	36.500		< .001	-0.772
[Utiliser votre téléphone ?]	117.500		0.199	-0.266

*Note.* For the Mann-Whitney test, effect size is given by the rank biserial correlation.

*Note.* Mann-Whitney U test.

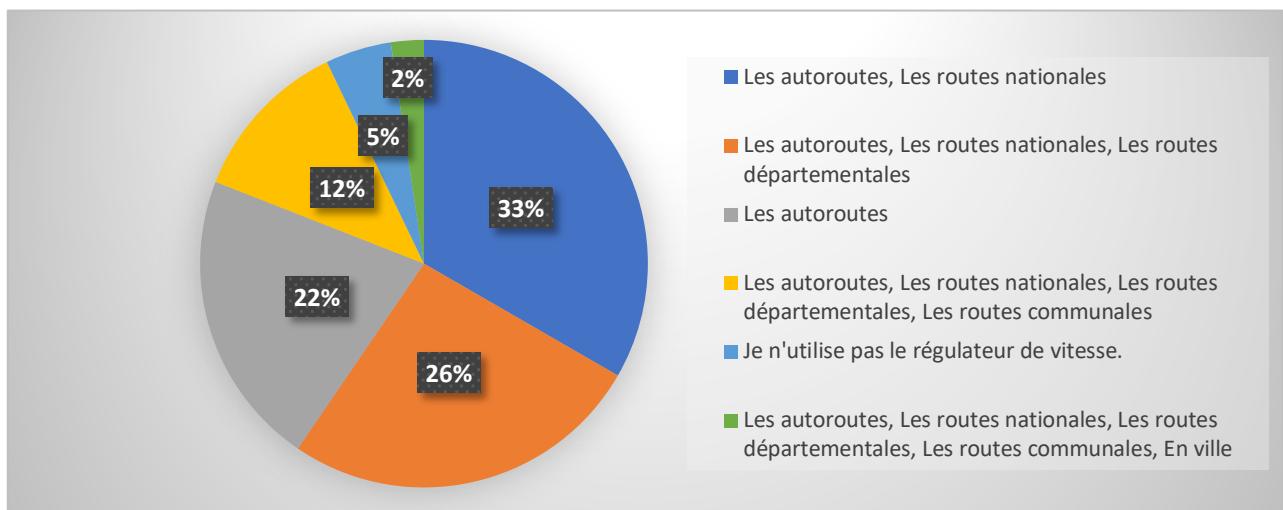
*Annexe 19 : Tableau du Test de Shapiro-Wilk pour les pratiques du régulateur de vitesse en fonction du genre*

#### **Test of Normality (Shapiro-Wilk)**

		<b>W</b>	<b>p</b>
[À utiliser le régulateur de vitesse ?]	Femme	0.911	0.287
	Homme	0.745	< .001

*Note.* Significant results suggest a deviation from normality.

Annexe 20 : Graphique d'utilisation du régulateur de vitesse en fonction des axes empruntés par les commerciaux



Annexe 21 : Tableau du score moyen des raisons d'utilisation du régulateur de vitesse

Descriptive Statistics					
Lorsque vous conduisez, à quelle fréquence...	[Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	[Utilisez-vous le régulateur pour éviter une pause ?]	[Utilisez-vous le régulateur pour utiliser votre téléphone manuellement]	[Utilisez-vous votre téléphone pour réduire votre fatigue]	
Valid	42	42	42	42	
Missing	1	1	1	1	
Mean	4.048	1.690	1.500	1.643	
Std. Deviation	1.058	1.199	0.890	1.100	
Minimum	1.000	1.000	1.000	1.000	
Maximum	5.000	5.000	4.000	5.000	

Annexe 22 : tableau du Test de Mann-Whitney sur l'utilisation pratique du régulateur de vitesse entre les hommes et les femmes

Independent Samples T-Test				
	W	df	p	Rank-Biserial Correlation
Lorsque vous conduisez, à quelle fréquence... [Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	30.000	< .001		-0.813

Note. For the Mann-Whitney test, effect size is given by the rank biserial correlation.

Note. For all tests, the alternative hypothesis specifies that group *Femme* is less than group *Homme*.

Note. Mann-Whitney U test.

Annexe 23 : Tableau du Test de Levene sur l'utilisation pratique du régulateur de vitesse

**Test of Equality of Variances (Levene's)**

	<b>F</b>	<b>df</b>	<b>p</b>
Lorsque vous conduisez, à quelle fréquence... [Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	0.437	1	0.512

Annexe 24 : Tableau du Test de Shapiro-Wilk sur l'utilisation pratique du régulateur de vitesse

**Test of Normality (Shapiro-Wilk)**

	<b>W</b>	<b>p</b>
Lorsque vous conduisez, à quelle fréquence... [Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	Femme 0.833	0.036
	Homme 0.675	< .001

*Note.* Significant results suggest a deviation from normality.

Annexe 25 : Tableau de comparaison de la moyenne d'utilisation pour un aspect pratique du régulateur de vitesse entre les hommes et les femmes

**Group Descriptives**

	<b>Group</b>	<b>N</b>	<b>Mean</b>	<b>SD</b>	<b>SE</b>
Lorsque vous conduisez, à quelle fréquence... [Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	Femme	10	2.900	0.738	0.233
	Homme	32	4.406	0.875	0.155

Annexe 26 : Tableau de la matrice de corrélation entre les différentes raisons d'utilisation du régulateur de vitesse

Pearson's Correlations					
Lorsque vous conduisez, à quelle fréquence...	[Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	[Utilisez-vous le régulateur pour éviter une pause ?]	[Utilisez-vous le régulateur pour utiliser votre téléphone manuellement]	[Utilisez-vous votre téléphone pour réduire votre fatigue]	
1. [Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?]	Pearson's r	—			
	p-value	—			
2. [Utilisez-vous le régulateur pour éviter une pause ?]	Pearson's r	0.031	—		
	p-value	0.422	—		
3. [Utilisez-vous le régulateur pour utiliser votre téléphone manuellement ]	Pearson's r	0.129	0.651	—	
	p-value	0.207	< .001	—	
4. [Utilisez-vous votre téléphone pour réduire votre fatigue]	Pearson's r	0.162	0.376	0.560	—
	p-value	0.153	0.007	< .001	—

Note. All tests one-tailed, for positive correlation

Annexe 27 : Tableau de l'Alpha de Cronbach des scripts conditionnels

**Frequentist Scale Reliability Statistics**

Estimate	Cronbach's $\alpha$
Point estimate	0.815

Annexe 28 : Tableau des statistiques descriptives des scripts conditionnels

**Descriptive Statistics**

<b>Vous trouvez acceptable, en situation de conduite</b>	<b>d'utiliser le téléphone à la main, si le régulateur est activé.</b>	<b>de se servir de la fonction haut parleur du téléphone (sans utiliser le système bluetooth), si le régulateur de vitesse est activé.</b>	<b>d'utiliser la fonction SMS au volant, si le régulateur de vitesse est activé.</b>
Valid	42	42	42
Missing	0	0	0
Mean	1.786	2.810	1.929
Median	1.000	2.500	1.000
Std. Deviation	1.260	1.612	1.488
Shapiro-Wilk	0.668	0.885	0.671
P-value of Shapiro-Wilk	< .001	< .001	< .001
Minimum	1.000	1.000	1.000
Maximum	6.000	6.000	6.000
25th percentile	1.000	1.250	1.000
50th percentile	1.000	2.500	1.000
75th percentile	2.000	4.000	2.000

Annexe 29 : Tableau du Test Shapiro-Wilk des scripts conditionnels

Test of Normality (Shapiro-Wilk)		W	p
Vous trouvez acceptable, en situation de conduite d'utiliser le téléphone à la main, si le régulateur est activé.	Plus de 5 ans	0.502	< .001
	Moins de 5 ans	0.773	< .001
Vous trouvez acceptable en situation de conduite de se servir de la fonction haut parleur du téléphone (sans utiliser le système bluetooth), si le régulateur de vitesse est activé.	Plus de 5 ans	0.799	< .001
	Moins de 5 ans	0.870	0.022
Vous trouvez acceptable en situation de conduite d'utiliser la fonction SMS au volant, si le régulateur de vitesse est activé.	Plus de 5 ans	0.545	< .001
	Moins de 5 ans	0.791	0.002

*Note.* Significant results suggest a deviation from normality.

Annexe 30 : Tableau de la moyenne des scores des scripts conditionnels en fonction de l'ancienneté dans la profession de commercial

Group Descriptives		Group	N	Mean	SD	SE
Vous trouvez acceptable, en situation de conduite d'utiliser le téléphone à la main, si le régulateur est activé.	Plus de 5 ans	25	1.520	1.229	0.246	
	Moins de 5 ans	17	2.176	1.237	0.300	
Vous trouvez acceptable en situation de conduite de se servir de la fonction haut-parleur du téléphone (sans utiliser le système Bluetooth), si le régulateur de vitesse est activé.	Plus de 5 ans	25	2.440	1.710	0.342	
	Moins de 5 ans	17	3.353	1.320	0.320	
Vous trouvez acceptable en situation de conduite d'utiliser la fonction SMS au volant, si le régulateur de vitesse est activé.	Plus de 5 ans	25	1.720	1.514	0.303	
	Moins de 5 ans	17	2.235	1.437	0.349	

Annexe 31 : Tableau des scores moyens de l'échelle de perception du risque

Descriptive Statistics						
Comment évaluez-vous le risque au volant dans les situations suivantes ?	[Lorsque vous discutez avec un passager]	[Lorsque vous réglez votre GPS]	[Lorsque vous tenez votre téléphone à la main et que le régulateur de vitesse est activé.]	[Lorsque vous êtes en communication téléphonique via bluetooth et que le régulateur de vitesse est activé]	[Lorsque vous écrivez un SMS et que le régulateur de vitesse est activé]	[Lorsque que vous utilisez le régulateur de vitesse]
Valid	42	42	42	42	42	42
Missing	0	0	0	0	0	0
Mean	2.952	4.690	5.452	3.119	6.619	2.833
Median	3.000	5.000	6.000	3.000	7.000	2.000
Std. Deviation	1.681	1.718	2.098	1.611	1.766	1.886
Shapiro-Wilk	0.898	0.947	0.905	0.912	0.781	0.837
P-value of Shapiro-Wilk	0.001	0.049	0.002	0.003	< .001	< .001
Minimum	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Maximum	7.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000

Annexe 32 : Tableau des scores moyens de l'échelle de perception du risque en fonction du genre

Descriptive Statistics

Comment évaluez- vous le risque au volant dans les situations suivantes ?	Descriptive Statistics											
	[Lorsque vous discutez avec un passager]		[Lorsque vous réglez votre GPS]		[Lorsque vous tenez votre téléphone à la main et que le régulateur de vitesse est activé.]		[Lorsque vous êtes en communication téléphonique via Bluetooth et que le régulateur de vitesse est activé]		[Lorsque vous écrivez un SMS et que le régulateur de vitesse est activé]		[Lorsque que vous utilisez le régulateur de vitesse]	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
Valid	10	32	10	32	10	32	10	32	10	32	10	32
Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	2.500	3.094	4.000	4.906	5.100	5.563	3.000	3.156	6.500	6.656	3.500	2.625
Median	2.000	3.000	4.000	5.000	5.000	6.000	2.500	3.000	7.500	7.000	3.500	2.000
Std. Deviation	1.179	1.802	1.764	1.673	2.470	1.999	1.764	1.588	2.273	1.619	1.716	1.913
Shapiro- Wilk	0.850	0.902	0.919	0.951	0.913	0.899	0.889	0.907	0.726	0.781	0.951	0.786
P-value of Shapiro- Wilk	0.058	0.007	0.350	0.153	0.305	0.006	0.167	0.009	0.002	< .001	0.683	< .001
Minimum	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.000	1.000	1.000	1.000	3.000	1.000	1.000
Maximum	4.000	7.000	6.000	8.000	8.000	8.000	6.000	8.000	8.000	8.000	7.000	8.000

## Annexe 33 : Premier questionnaire représentation sociale du "Régulateur de vitesse" et du "Téléphone au volant"

### Questionnaire Régulateur de Vitesse

Bonjour, merci d'avoir cliqué pour participer à ce questionnaire. Dans le cadre d'une recherche réalisée à l'université d'Angers, le présent questionnaire vous est proposé afin de s'intéresser au régulateur de vitesse chez les commerciaux. Nous nous engageons à garantir la confidentialité des données et nous assurons l'anonymat dans la phase de traitement.

En répondant à ce questionnaire :

- vous avez le droit de refuser de participer à cette recherche ou vous pouvez retirer votre consentement à tout moment, sans encourrir aucune responsabilité ni aucun préjudice de ce fait (Art.L.1121-1 du Code de la Santé Publique) ;
- vous consentez librement et volontairement à participer à cette étude ;
- conformément à la loi « Informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent, que vous pourrez exercer en vous adressant au responsable de l'étude : Nino Peulens, étudiant en M2 PSTO, Psychologie Sociale des Risques et Sécurité : Mobilités et Transports : [npeulens@etud.univ-angers.fr](mailto:npeulens@etud.univ-angers.fr)

En appuyant sur le bouton "suivant", vous acceptez de répondre librement aux questions posées.

\*Obligatoire

1. Les réponses de ce questionnaire seront valables et utilisables seulement si vous vous engagez à répondre au second questionnaire.\*

Une seule réponse possible.

En répondant à ce questionnaire, vous acceptez de répondre au second questionnaire.

#### Données sur la conduite

2. Depuis combien de temps possédez vous le permis de conduire ? (par exemple : 5 pour 5 ans de détention de permis) \*

3. Ancienneté de la voiture \*

Une seule réponse possible.

- Moins d'1 an
- Entre 1 et 3 ans
- Entre 3 et 5 ans
- Plus de 5 ans

4. Pratiquez vous le leasing (Location, avec achat en option, de biens d'équipement) \*

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

5. Votre voiture est-elle votre outil de travail ? \*

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

6. Votre voiture est-elle une voiture de fonction ? (Fournie par l'entreprise) \*

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

7. Votre voiture est-elle équipée d'un régulateur de vitesse (adaptatif ou non) ? \*

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

8. Avez vous déjà perdu des points sur votre permis de conduire ? \*

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non      Passer à la question 11

9. Si oui, combien de points avez vous perdu ? \*

10. Avez vous déjà passer un stage de récupération de point du permis de conduire ? \*

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

11. Nombre de kilomètres parcourus à l'année \*

Une seule réponse possible.

- Moins de 15 000 km/an
- Entre 15 000km et 30 000km/an
- Entre 30 000km et 50 000km/an
- Plus de 50 000 km/an

### Le régulateur de vitesse

Ce système récent permet aux usagers, lorsqu'il est activé, de maintenir une vitesse constante sans qu'ils aient à toucher à la pédale d'accélérateur. Le conducteur peut redevenir maître de sa conduite par une simple pression sur la pédale de frein, la pédale d'embrayage et/ou la boîte de vitesses, en fonction du fabricant.

Exemple de manette du régulateur de vitesse



Logo du régulateur de vitesse



12. Quels sont les 5 mots ou expressions qui vous viennent à l'esprit lorsque l'on vous dit "régulateur de vitesse". Citez en 5, les uns à la suite des autres : \*

---

---

---

13. Classez ces mots selon le degré avec lequel ils caractérisent l'objet (1 étant le plus caractéristique du régulateur et 5 étant le moins caractéristique.) \*

---

14. Indiquez si ces mots sont pour vous positifs (+), négatifs (-) ou neutre (=). \*

---

---

---

---

---

15. Quels sont les 5 mots ou expressions qui vous viennent à l'esprit lorsque l'on vous dit "téléphone au volant". Citez en 5, les uns en dessous des autres : \*

---

---

---

---

---

16. Classez ces mots selon le degré avec lequel ils caractérisent l'objet (1 étant le plus caractéristique du téléphone au volant et 5 étant le moins caractéristique.) \*

---

17. Indiquez si ces mots sont pour vous positifs (+), négatifs (-) ou neutre (=). \*

---

## Données socio-démographique

18. Sexe \*

*Une seule réponse possible.*

- Homme
- Femme
- Autre : \_\_\_\_\_

19. Ancienneté dans la profession \*

*Une seule réponse possible.*

- Moins d'1 an
- Entre 1 et 5 ans
- Entre 5 et 10 ans
- Plus de 10 ans

20. Votre âge (par exemple : 22 pour 22 ans) \*

21. Niveau scolaire acquis \*

*Une seule réponse possible.*

- BEPC
- Brevet des collèges
- CAP, BEP
- BAC (ou équivalence)
- BT
- DEUG, DUT, BTS, BM (BAC + 2)
- Licence (BAC + 3)
- Maîtrise (BAC + 4)
- Master (BAC + 5)
- Doctorat (BAC + 8)

22. Lieu de résidence \*

*Une seule réponse possible.*

- Centre ville
- Ville
- Périphérie
- Rural
- Rural isolé

23. Région de résidence \*

*Une seule réponse possible.*

- Auvergne-Rhône-Alpes
- Bourgogne-Franche-Comté
- Bretagne
- Centre-Val de Loire
- Corse
- Grand Est
- Hauts-de-France
- Île-de-France
- Normandie
- Nouvelle-Aquitaine
- Occitanie
- Pays de la Loire
- Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- Guyane
- Mayotte
- La Réunion
- Belgique

Merci pour votre participation à ce questionnaire. Pour toute information complémentaire souhaitée, vous pouvez contacter le responsable de cette enquête à l'adresse mail suivante : [npeulens@etud.univ-angers.fr](mailto:npeulens@etud.univ-angers.fr)

24. Si vous le souhaitez, vous êtes libres de laisser votre adresse mail ci dessous afin que je puisse vous communiquer les prochains questionnaires

## Annexe 34 : Second questionnaire portant sur les pratiques réelles d'utilisation du régulateur de vitesse et du téléphone au volant

### Le régulateur de vitesse chez les commerciaux

Bonjour, merci d'avoir cliqué pour participer à ce questionnaire. Dans le cadre d'une recherche réalisée à l'université d'Angers, le présent questionnaire vous est proposé afin de s'intéresser au régulateur de vitesse chez les commerciaux. Nous nous engageons à garantir la confidentialité des données et nous assurons l'anonymat dans la phase de traitement.

En répondant à ce questionnaire :

- vous avez le droit de refuser de participer à cette recherche ou vous pouvez retirer votre consentement à tout moment, sans encourir aucune responsabilité ni aucun préjudice de ce fait (Art.L.1121-1 du Code de la Santé Publique) ;
- vous consentez librement et volontairement à participer à cette étude ;
- conformément à la loi « Informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent, que vous pouvez exercer en vous adressant au responsable de l'étude : Nino Peulens, étudiant en M2 PSTO, Psychologie Sociale des Risques et Sécurité : Mobilités et Transports : [npeulens@etud.univ-angers.fr](mailto:npeulens@etud.univ-angers.fr)

En appuyant sur le bouton "suivant", vous acceptez de répondre librement aux questions posées.

**\*Obligatoire**

1. Êtes vous commercial, Voyageur Représentant Placier ou Directeur Commercial ? \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non

#### Données sur la conduite

2. Depuis combien de temps possédez vous le permis de conduire ? (par exemple : 5 pour 5 ans de détention de permis) \*

3. Ancienneté de la voiture \*

*Une seule réponse possible.*

Moins d'1 an

Entre 1 et 3 ans

Entre 3 et 5 ans

Plus de 5 ans

4. Pratiquez vous le leasing (Location, avec achat en option, de biens d'équipement) \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non

5. Votre voiture est-elle votre outil de travail ? \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non

6. Votre voiture est-elle une voiture de fonction ? (Fournie par l'entreprise) \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non

7. Votre voiture est-elle équipée d'un régulateur de vitesse (adaptatif ou non) ? \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non

8. Votre voiture est-elle équipée d'un système de bluetooth intégré ? \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non

9. Avez vous déjà perdu des points sur votre permis de conduire ? \*

*Une seule réponse possible.*

Oui

Non [Passer à la question 12](#)

Non concerné par le permis à point. [Passer à la question 12](#)

10. Si oui, combien de points avez vous perdu ? \*

11. Avez vous déjà passer un stage de récupération de point du permis de conduire ? \*

*Une seule réponse possible.*

- Oui  
 Non

12. Nombre de kilomètres parcourus à l'année \*

*Une seule réponse possible.*

- Moins de 15 000 km/an  
 Entre 15 000km et 30 000km/an  
 Entre 30 000km et 50 000km/an  
 Plus de 50 000 km/an

13. Vous trouvez acceptable, en situation de conduite d'utiliser le téléphone à la main, si le régulateur est activé. \*

*Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5	6
Pas du tout d'accord <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Tout à fait d'accord					

14. Vous trouvez acceptable en situation de conduite de se servir de la fonction haut parleur du téléphone (sans utiliser le système bluetooth) , si le régulateur de vitesse est activé. \*

*Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5	6
Pas du tout d'accord <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Tout à fait d'accord					

15. Vous trouvez acceptable en situation de conduite d'utiliser la fonction sms au volant, si le régulateur de vitesse est activé. \*

*Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5	6
Pas du tout d'accord <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Tout à fait d'accord					

### Habitudes de conduite

16. Sur une échelle de 1 (Jamais) à 5 (Toujours), avez-vous l'habitude d'utiliser ces routes ? \*

*Une seule réponse possible par ligne.*

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Toujours
Les autoroutes	<input type="radio"/>				
Les routes nationales	<input type="radio"/>				
Les routes départementales	<input type="radio"/>				
Les routes communales	<input type="radio"/>				

17. Sur une échelle de 1 (Jamais) à 5 (Toujours), lorsque vous conduisez, quelle est votre tendance à... \*

*Une seule réponse possible par ligne.*

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Toujours
Respecter les règles du code de la route ?	<input type="radio"/>				
Être attentif au volant ?	<input type="radio"/>				
Porter votre ceinture de sécurité ?	<input type="radio"/>				
Discuter avec un passager ?	<input type="radio"/>				
Ressentir de la fatigue ?	<input type="radio"/>				
Faire des excès de vitesse ?	<input type="radio"/>				
À utiliser le régulateur de vitesse ?	<input type="radio"/>				
Utiliser votre téléphone ?	<input type="radio"/>				
Vous arrêter pour faire une pause, téléphoner, etc... ?	<input type="radio"/>				

18. Lorsque vous conduisez, votre téléphone est... \*

*Une seule réponse possible.*

- Éteint  
 En mode silencieux  
 En mode vibrer  
 En mode sonnerie

19. Sur une échelle de 1 (Jamais) à 5 (Toujours), lorsque vous conduisez, à quelle fréquence... \*

Une seule réponse possible par ligne.

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Toujours
Utilisez-vous le régulateur pour un aspect pratique ?	<input type="radio"/>				
Utilisez-vous le régulateur pour éviter une pause ?	<input type="radio"/>				
Utilisez-vous le régulateur pour utiliser votre téléphone manuellement	<input type="radio"/>				
Utilisez-vous votre téléphone pour réduire votre fatigue	<input type="radio"/>				

20. Sur quel(s) type(s) d'axe(s) avez-vous l'habitude de téléphoner ? \*

Plusieurs réponses possibles.

- Je ne téléphone pas en conduisant
- Les autoroutes
- Les routes nationales
- Les routes départementales
- Les routes communales

Autre :

21. Sur quel(s) type(s) d'axe(s) avez-vous l'habitude d'utiliser le régulateur de vitesse ? \*

Plusieurs réponses possibles.

- Je n'utilise pas le régulateur de vitesse.
- Les autoroutes
- Les routes nationales
- Les routes départementales
- Les routes communales

Autre :

22. Sur une échelle de 1 (pas du tout risqué) à 8 (très risqué), comment évaluez-vous le risque au volant dans les situations suivantes ? \*

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5	6	7	8
Lorsque vous discutez avec un passager	<input type="radio"/>							
Lorsque vous réglez votre GPS	<input type="radio"/>							
Lorsque vous tenez votre téléphone à la main et que le régulateur de vitesse est activé.	<input type="radio"/>							
Lorsque vous êtes en communication téléphonique via bluetooth et que le régulateur de vitesse est activé	<input type="radio"/>							
Lorsque vous écrivez un SMS et que le régulateur de vitesse est activé	<input type="radio"/>							
Lorsque que vous utilisez le régulateur de vitesse	<input type="radio"/>							

#### Données socio-démographique

23. Sexe \*

Une seule réponse possible.

- Homme
- Femme
- Autre :

24. Ancienneté dans la profession \*

Une seule réponse possible.

- Moins d'1 an
- Entre 1 et 5 ans
- Entre 5 et 10 ans
- Plus de 10 ans

25. Votre âge (par exemple : 22 pour 22 ans) \*

Une seule réponse possible.

- BEPC
- Brevet des collèges
- CAP, BEP
- BAC (ou équivalence)
- BT
- DEUG, DUT, BTS, BM (BAC + 2)
- Licence (BAC + 3)
- Maîtrise (BAC + 4)
- Master (BAC + 5)
- Doctorat (BAC + 8)

27. Lieu de résidence \*

Une seule réponse possible.

- Centre ville
- Ville
- Périmétrie
- Rural
- Rural isolé

28. Région de résidence \*

*Une seule réponse possible.*

- Auvergne-Rhône-Alpes
- Bourgogne-Franche-Comté
- Bretagne
- Centre-Val de Loire
- Corse
- Grand Est
- Hauts-de-France
- Ile-de-France
- Normandie
- Nouvelle-Aquitaine
- Occitanie
- Pays de la Loire
- Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- Guyane
- Mayotte
- La Réunion
- Belgique

29. Avez-vous répondu à ce questionnaire au volant ? \*

*Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

Merci !

Merci pour votre participation à ce questionnaire. Pour toute information complémentaire souhaitée, vous pouvez contacter le responsable de cette enquête à l'adresse mail suivante : [npeulens@etud.univ-angers.fr](mailto:npeulens@etud.univ-angers.fr)

30. Si vous avez des remarques, vous pouvez les noter ici ou me contacter par mail.

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms