
Analyse comparative des orientations de Locus of control et de la satisfaction de vie quotidienne chez les usagers de la route de plus de 65 ans en Alpes-de-Haute- Provence et en Maine-et-Loire.

Lorie Fournials

Sous la direction de Sandrine Gaymard

2023-2024

*Master 2 Psychologie sociale, du travail et des organisations / Psychologie sociale
des risques et sécurité : mobilités et transports*
Numéro étudiant : 22000372

ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT

Je soussigné(e), FOURNIALS Lorie, déclare être pleinement consciente 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.

Fait le : 18/05/2024

Signature :



Cet engagement de non plagiat doit être inséré en première page de tous les rapports, dossiers, mémoires.

Remerciement

Je tiens tout d'abord à remercier Madame GAYMARD, pour ses conseils et sa disponibilité. Son encadrement m'a permis d'arriver à l'aboutissement de ce travail de recherche.

Je souhaite remercier également l'équipe pédagogique pour l'enseignement de qualité qu'ils ont dispensé au sein de cette formation. Leurs expertises m'ont grandement aiguillé et ont contribué aux réflexions présentes dans ce mémoire.

Je tiens aussi à exprimer ma gratitude envers mes camarades de promotion, pour leur bienveillance et leur appui pendant ces deux années d'études.

Enfin, je remercie mes proches pour leur soutien inconditionnel à chaque étape de la réalisation de ce travail.

Résumé :

Cette recherche s'intéresse aux orientations de Locus of Control ainsi qu'à la satisfaction de vie quotidienne des personnes de plus de 65 ans et à leur lien avec la mortalité routière importante recensée en France (ONISR, 2023 ; Rotter, 1966 ; World Health Organization, 2012). Nous avons plus particulièrement étudié les habitants des Alpes-de-Haute-Provence en raison de leur taux de mortalité des plus de 65 ans au-dessus de la moyenne française. Afin d'investiguer les propriétés des résidents de ce territoire, le Maine-et-Loire a été choisi pour ses taux de mortalité des plus de 65 ans en dessous de la moyenne nationale française. L'objectif était de réaliser une analyse comparative entre ces deux départements afin de constater si les Bas-Alpins avaient une orientation de Locus of Control davantage externe et une satisfaction de vie quotidienne plus défavorable que les Angevins. Puis, nous avons essayé de déterminer s'il existait des scores de Locus of Control plus internes chez les 65-74 ans que chez les plus de 75 ans. Afin de mesurer les orientations de Locus of control, l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées (EHPA) a été utilisée (Alaphilippe & Chasseigne, 1993). Puis, afin d'évaluer la satisfaction de vie quotidienne des participants, un questionnaire fut créé. Ces deux outils ont été administrés auprès de 64 participants, dont 36 en Alpes-de-Haute-Provence et 28 en Maine-et-Loire. Aucune différence d'orientation de Locus of control n'a été démontrée en fonction du lieu de résidence des participants. Néanmoins, nos résultats ont permis de relever une meilleure satisfaction de vie quotidienne chez les Angevins.

Mots clefs : Locus of control – usagers de la route – satisfaction de vie quotidienne - contexte de conduite

Abstract :

This research looks at the Locus of Control orientations and daily life satisfaction of people over 65 and their links with the high road mortality recorded in France (ONISR, 2023; Rotter, 1966; World Health Organization, 2012). We particularly studied the inhabitants of Alpes-de-Haute-Provence because of their above-average French mortality rates among the over-65s. In order to investigate the properties of the residents of this territory, Maine-et-Loire was chosen for its lower mortality rates among the over-65s, which are below the French national average. The aim was to carry out a comparative analysis between these two departments, to see whether the Bas-Alpins had a more external Locus of control orientation and a more unfavorable daily life satisfaction than the Angevins. Then, we tried to determine if the 65-74 age group had higher internal Locus of control scores than the over-75s. To measure Locus of Control orientations, the Hierarchical Internality Scale for the Elderly (EHIPA) was used (Alaphilippe & Chasseigne, 1993). Then, in order to assess participants' satisfaction with their daily lives, a questionnaire was created. These two tools were administered to 64 participants, 36 in Alpes-de-Haute-Provence and 28 in Maine-et-Loire. No difference in Locus of Control orientation was demonstrated according to participants' place of residence. Nonetheless, our results showed that Angevins were more satisfied with their daily lives.

Key words : Locus of Control - road users - daily life satisfaction - driving context

Sommaire

Introduction	1
1 Cadre théorique	2
1.1 Le Locus of Control	2
1.1.1 Le Locus of Control et le contexte routier	3
1.1.2 Le Locus of control et les seniors.....	4
1.1.3 Le Locus of Control et la satisfaction de vie quotidienne.....	5
1.2 Les départements des Alpes-de-Haute-Provence et de Maine-et-Loire	7
1.2.1 La satisfaction de vie quotidienne.....	7
1.2.2 Statistiques d'accidentalité.....	8
1.2.3 Différences démographiques et géographiques.....	9
1.2.4 Différences structurelles.....	10
1.2.5 Différences culturelles.....	12
2 Problématique et hypothèses.....	15
3 Méthodologie	16
3.1 Phase exploratoire	16
3.2 Population.....	17
3.3 Questionnaire socio-démographique.....	17
3.4 Questionnaire de satisfaction de vie quotidienne	17
3.5 Echelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées	19
3.6 Ethique et déontologie de la recherche	20
4 Résultats.....	21
4.1 Questionnaire démographique.....	21
4.2 Questionnaire de satisfaction de vie quotidienne	21
4.3 Echelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées	24
5 Discussion	27
Conclusion.....	30
Bibliographie	31
Index des tableaux	39
Index des graphiques	40
Tables des annexes	41
Annexes	42

Introduction

Entre 2018 et 2022, les Alpes-de-Haute-Provence sont devenus le département français métropolitain le plus mortel pour les plus de 65 ans, soit 132 tués de plus de 65 ans sur les routes pour 1 million d'habitants (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, 2023). En France, les usagers de plus de 65 ans représentaient, en 2022, 27 % des tués sur les routes, alors qu'ils ne composent que 21 % de la population (ONISR, 2023). Ces données démontrent que la mortalité des personnes âgées est un enjeu de sécurité publique éminent en France, particulièrement en Alpes-de-Haute-Provence (ONISR, 2023).

Pour expliquer ces données, ce mémoire va s'intéresser à l'étude du champ de la psychologie sociale, et notamment au concept de Locus of control (LOC) qui est une variable de la personnalité (Rotter, 1966). Un individu pourrait alors, dans un même contexte, avoir des renforcements internes ou externes en fonction des événements vécus. L'intérêt de ce concept se trouve dans son instrumentalisation : effectivement, le LOC pourrait contribuer aux démarches de prévention en matière de sécurité routière. En fonction des orientations de LOC d'un individu, des interventions pourraient aider à la modification et au développement d'attitudes davantage sécuritaires dans un contexte de circulation routière (Holland et al., 2010 ; Huang & Ford, 2012 ; Menec et al., 1994). Ces formations auraient donc pour objectif de diminuer l'accidentalité sur les routes.

En ce sens, une analyse comparative au moyen d'un autre département va être conduite. Le Maine-et-Loire fut sélectionné en raison de son nombre de tués de plus 65 ans pour 1 million d'habitants (46) qui est plus faible que la moyenne française (57) (ONISR, 2023).

Puis, la littérature nous indique que le LOC peut exercer une influence sur la qualité de vie d'un individu. Autrement dit, le LOC va affecter la manière dont une personne va appréhender sa vie quotidienne, ses systèmes de culture et de valeur, ses normes, ainsi que ses objectifs et attentes (Abeles, 1991 ; Morganti et al., 1988 ; World Health Organization, 2012). De plus, l'étude de la qualité de vie est pertinente pour notre étude, car elle serait positivement liée à des comportements de conduite plus sûrs en situation de circulation. De ce fait, la satisfaction de vie quotidienne pour chaque département va être examinée (Abeles, 1991 ; Kumar & Varma, 2020 ; Morganti et al., 1988).

Il est alors intéressant de déterminer, au sein de ce mémoire, si les orientations de LOC pour chaque département étudié sont liées à leur taux de mortalité des plus de 65 ans. Pour ce faire,

une analyse comparative du LOC et de la satisfaction de vie quotidienne, entre les Alpes-de-Haute-Provence et le Maine-et-Loire va être réalisée.

1 Cadre théorique

1.1 Le Locus of Control

Le Locus of Control (LOC) est un concept théorique relevant du champ de la psychologie sociale et plus particulièrement de celui de la personnalité. Ce concept, introduit par Rotter (1966), est une variable représentant le lien causal qu'une personne va réaliser entre ses conduites, ses propres caractéristiques et les renforcements qui en résultent.

Les renforcements, eux, sont l'ensemble des éléments qui ont une incidence sur l'élaboration, la réalisation et le type de comportement. Les renforcements vont donc amplifier la probabilité de survenue d'un comportement.

Ces renforcements peuvent être perçus de manière positive ou négative et peuvent avoir des fondements distincts. Certains individus vont concevoir des relations causales internes qui sont liées à leurs traits, capacités et aptitudes. D'autres, vont appréhender des fondements externes qui favorisent des facteurs de causalité sur lesquels ils n'ont pas de contrôle, comme la chance ou le hasard. C'est pour cela que les renforcements peuvent dépendre de la motivation d'un sujet. Un individu peut considérer un renforcement davantage positif ou négatif en fonction de l'orientation de ses motivations (Dubois, 1987).

Ce concept est né à la suite d'observations effectuées auprès de patients dans le cadre de recherche sur l'apprentissage social (Lefcourt, 1966 ; Rotter, 1966). Ces derniers n'ont opéré aucun lien entre leurs comportements et les renforcements positifs ou négatifs qu'ils ont obtenus. Autrement dit, ces sujets ont privilégié dans leurs situations de faire des liens avec des facteurs qui leur sont externes et qu'ils ne maîtrisaient pas, comme la malchance ou la chance.

À ce titre, il paraissait important de pouvoir différencier les profils de personnes qui favorisent l'existence d'un rapport entre leurs comportements et les renforcements obtenus et ceux qui, au contraire, ne perçoivent aucun lien. Pour ce faire, Rotter (1966) va proposer une échelle de mesure permettant d'évaluer le Locus of Control comme une variable de la personnalité. La ROT I-E est une échelle en auto-évaluation composée de 29 énoncés dont 6 dits de « remplissage ». Pour chaque item, le sujet doit choisir entre deux propositions qui lui spécifieront l'orientation de ses renforcements qui seront internes ou externes (Rotter, 1966). A titre d'illustration, un sujet doit choisir entre un des deux énoncés suivants : « *La plupart des gens ne réalisent pas l'importance*

des événements fortuits qui contrôlent leur vie. » (Girandola et al., 2019, p59), « *En réalité, la « chance » n'existe pas. »* (Girandola et al., 2019, p59).

Ce concept dans la littérature a pu occasionnellement être confondu avec le concept d'attribution causale qui est une théorie liée aux rapports interpersonnels. L'attribution causale se caractérise par le fait d'extraire des caractéristiques d'un individu en se basant sur des observations faites dans un environnement social pour construire une théorie implicite de sa personnalité. (Heider, 1958).

Il convient alors de la distinguer du LOC. Le LOC concerne une attente générale face à des renforcements, contrairement aux attributions qui elles se réalisent à postériori et pour une situation spécifique. Le LOC implique la notion de perception de l'existence ou non d'un lien entre un agissement et un renforcement. L'attribution s'intéresse aux causes perçues qui peuvent être internes ou externes à un individu. Le LOC s'intéresse aux renforcements, tandis que l'attribution s'intéresse aux comportements et aux états émotionnels (Girandola et al., 2019).

1.1.1 Le Locus of Control et le contexte routier

Le Locus of Control est donc une théorie qui peut être applicable à de nombreux domaines de recherche. Dans notre cas, nous avons choisi de nous intéresser au domaine de la psychologie du trafic. La conception du LOC avancée par Rotter (1966) est unidimensionnelle, en d'autres termes, il ne peut être mesuré qu'une dimension interne ou externe à un individu. A contrario, dans le champ d'étude du trafic, il peut être retrouvé des échelles de mesure de LOC multidimensionnelles comme celle de Özkan et Lajunen (2005). Leur échelle, la « Trafic Locus of Control Scale » (T-LOC) vient s'adapter à un contexte routier : elle évalue quatre thématiques du LOC en 16 items. La première thématique, le « self » vient correspondre à un T-LOC interne, les causes d'accidents sont alors imputées à soi-même. Les autres dimensions relevant d'un T-LOC externe, « other drivers » se rapportent au fait que l'origine des accidents va être attribuée à d'autres conducteurs. « vehicle/environment » concerne les causes d'accidents qui sont attribuées à des facteurs externes, puis « fate » aux facteurs liés au destin ou à la chance.

Cette échelle vient alors nous informer sur le lien entre le LOC et la production de conduite dangereuse en contexte routier. Il est donc ressorti de l'étude de Özkan et Lajunen (2005) au moyen de la T-LOC que les sujets possédant un T-LOC interne seraient plus à même de générer des comportements à risque et d'avoir une implication plus importante dans les accidents de la route (Arthur & Doverspike, 1992 ; Özkan & Lajunen, 2005 ; Warner et al., 2010). Un Locus of Control interne viendrait refléter une confiance plus haute et une surestimation des conducteurs envers

leurs propres aptitudes à éviter des accidents de la circulation (Arthur & Doverspike, 1992 ; Holland et al., 2010).

Cependant, ces résultats ne font pas consensus dans la littérature. En effet une réPLICATION de Choi et al. en 2015 au moyen de la T-LOC a démontré que les individus pensant que les accidents de la circulation sont davantage causés par le destin, les autres conducteurs et véhicules rapportent des tendances à conduire plus dangereusement. De plus, des orientations de T-LOC externes traduirait des probabilités plus importantes de recourir à des comportements à risque et, par la même occasion, d'entraîner des accidents de la route (Montag & Comrey, 1987). Ce type d'usager s'engagerait dans moins de conduites impliquant des mesures de précaution afin d'éviter des accidents (Knapper & Copley, 1978 ; Montag & Comrey, 1987). Une orientation de T-LOC interne serait donc liée à des postures de vigilance et de prudence. Ces démarches de précaution viendraient traduire une meilleure perception des risques pour une participation moindre dans des accidents de la circulation (Lajunen & Summala, 1995 ; Rudin-Brown & Parker, 2004). Une orientation au contraire plus externe viendrait se rapporter à une implication plus haute dans des accidents de la route mortels (Montag & Comrey, 1987).

Ces tendances peuvent aussi se traduire à travers des comportements de piétons sur les routes (Dinh et al., 2020). Les personnes ayant des scores d'intériorité davantage élevés étaient celles qui disaient adopter des comportements plus sécuritaires sur les routes (Dinh et al., 2020).

1.1.2 Le Locus of control et les seniors

Ce mémoire s'intéresse à des usagers de la route de plus de 65 ans. Il paraît donc nécessaire de s'intéresser au LOC en rapport avec cette population qui est qualifiée comme appartenant à la catégorie « seniors » d'après l'ONISR (2022).

Tout d'abord, la littérature nous informe que, plus une personne va vieillir, plus celle-ci sera enclue à avoir un LOC qui évoluera vers une forme plus externe. En d'autres termes, au cours de sa vie, plus un individu va vieillir, plus ses scores de LOC interne vont diminuer (Jensen et al., 1990 ; Lachman, 1983 ; Morganti et al., 1988 ; Ryckman & Malikiosi, 1975). Cette propension est aussi similaire face à des thèmes d'accidents en situation de circulation. En effet, selon Laux & Brelsford (1990), les personnes âgées tendraient à avoir un LOC plus externe que des individus plus jeunes.

Plus spécifiquement, les scores de LOC d'une personne âgée à partir de 60 ans viendraient traduire davantage d'externalité, alors que l'internalité est essentielle pour leurs satisfactions dans

leur vie (Bradley & Webb, 1976). Puis, il est identifié que parmi des personnes de 65 à 74 ans, les plus « jeunes » disposeraient d'un LOC plus interne (Alaphilippe & Chasseigne, 1993).

Les études utilisant des échelles de LOC multidimensionnelles nous instruisent sur les dimensions auxquelles les personnes âgées pourraient présenter des orientations plus externes. Dans l'étude de Lachman (1986), trois études comparatives sont effectuées entre de jeunes étudiants et une population de personnes âgées de 60 et 91 ans. Les trois échelles de LOC qui furent utilisées sont l'échelle de Levenson's (1974), la « Multidimensional Health Locus of Control », puis le « Personality in Intellectual (Aging) Contexts Inventory » (Lachman et al., 1982 ; Wallston & Wallston, 1981 ; cité par Lachman, 1986). Nous y apprenons alors que les personnes les plus âgées auront une orientation plus externe face à leur propre santé et vont posséder des croyances importantes de l'impact que peuvent avoir les autres sur leur fonctionnement intellectuel et leur santé. De plus, les personnes âgées vont soutenir de fortes croyances concernant la chance (Lachman, 1986).

Cependant, la littérature ne fait pas un consensus sur cette orientation, tout au long de la vie, il est observé un développement du LOC interne d'un individu (Schulz et al., 1991). Cette internalité augmente jusqu'à l'adolescence puis se perpétue. Une étude de Dubois en 1987 a par ailleurs démontrée ce phénomène dans nos territoires français (Schulz et al., 1991).

Parmi cette catégorie d'âge, des différences subtiles entre les hommes et les femmes sont observables. Les femmes sont plus enclines avec l'âge à penser que des accidents de la circulation routière peuvent être contrôlés par d'autres circonstances. C'est aussi le cas pour les hommes qui, face à des situations d'accidents de la route, auraient une croyance plus faible en un contrôle personnel (Laux & Brelsford, 1990). Plus généralement, les hommes ont des orientations plus internes que les femmes (Jensen et al., 1990).

Puis, dans des situations de circulation routière, les conducteurs qui démontraient une meilleure adaptation de leur colère avaient un niveau plus important d'internalité. Cependant, l'utilisation de la conduite de véhicule pour exprimer ses émotions de colère témoignerait d'un T-LOC plus externe (Rejali et al., 2023).

1.1.3 Le Locus of Control et la satisfaction de vie quotidienne

Le LOC est, comme nous l'avons défini précédemment, un concept qui étudie la manière de concevoir puis d'appréhender des phénomènes et les renforcements en découlant (Rotter, 1966). Cette conception est similaire à la notion de qualité de vie qui renvoie à la façon dont un individu

va percevoir sa vie, mais aussi ses systèmes de culture, de valeurs, de normes en fonction de ses objectifs et attentes (World Health Organization, 2012).

Chez les personnes dites seniors, la perception que ces derniers vont avoir de leur qualité de vie va être d'autant plus importante en raison des changements physiques, cognitifs et sociaux qu'ils vivent (Abeles, 1991). Une définition de la qualité de vie selon Lawton en 1983 est pertinente, car elle prend en considération ces aspects. D'après lui, la qualité de vie est décomposée en quatre dimensions. Premièrement, la qualité de vie se référera aux compétences physiques et comportementales, dans quelle mesure un individu conserve sa santé et ses fonctions cognitives et sociales. La seconde dimension renvoie à l'évaluation subjective qu'aurait un individu en fonction de ses compétences. La troisième dimension questionne comment l'individu va concevoir les influences de son environnement sur le fait qu'il peut ou ne peut pas réaliser des comportements. Puis, la dernière dimension fait référence à un état de bien-être psychologique, comment un individu va percevoir sa qualité de vie globale tout en considérant sa santé mentale (Lawton, 1983).

Cette définition peut être mise en lien avec les travaux de Abeles en 1991, qui décrivent que le LOC entretient un rapport avec les renforcements provenant de son environnement social ou physique, qu'ils soient facilitants ou entraînants dans une vie. De ce fait, il peut être soutenu que le LOC et la qualité de vie peuvent entretenir une liaison (Abeles, 1991).

Avoir un LOC interne pourrait avoir des impacts positifs sur l'état cognitif, physique et avoir une influence sur son environnement social. De ce fait, cette internalité serait liée à une meilleure qualité de vie dans leur vie quotidienne (Abeles, 1991). Les individus présentant des orientations de LOC interne semblent avoir une meilleure satisfaction de leur vie et donc une posture plus positive face à leur quotidien. Cette tendance est par ailleurs davantage commune aux personnes les plus âgées (Morganti et al., 1988). Puis, concernant les attitudes face à des situations de conduite, il est retrouvé que les personnes ayant des scores à la T-LOC plus externes, croyant alors à la chance, au hasard puis au destin, dépeindraient une mauvaise qualité de vie (Kumar & Varma, 2020). De plus, la qualité de vie serait positivement associée à des attitudes davantage sécuritaires sur les routes (Kumar & Varma, 2020).

En prenant en considération ces conclusions, et les départements analysés, il serait pertinent d'étudier la qualité de vie des résidents en AHP et MetL dans leurs quotidiens.

1.2 Les départements des Alpes-de-Haute-Provence et de Maine-et-Loire

1.2.1 La satisfaction de vie quotidienne

Au sein des Alpes-de-Haute-Provence (AHP), nous trouverions différentes catégories de territoire, mais ayant toutes en commun une qualité de vie qui serait défavorable (Reynard, 2016). Le type de territoire le plus commun en AHP est caractérisé par des zones rurales très peu urbanisées, en situation d'isolement et hors d'influence des pôles les plus grands. L'accessibilité à des services médicaux serait faible. On retrouve dans cette catégorie les espaces les moins artificialisés de France.

Nous pouvons ensuite observer un autre modèle de territoire, ceci démontre des difficultés socio-économiques et des situations sociales dites difficiles comme un nombre élevé de familles monoparentales et une suroccupation des logements. En raison de la saisonnalité du tourisme dans ces environnements, les emplois sont moins stables. Néanmoins, on y trouverait des accès de proximité plus importants aux équipements et services médicaux.

Enfin, le dernier type de territoire dans les AHP concerne des zones assez denses avec de faibles taux d'emploi, une difficulté d'insertion professionnelle chez les jeunes et des taux de chômage à longue durée importants. Par conséquent, les revenus moyens seraient par rapport à la moyenne nationale très faibles. Puis, il y aurait des problématiques importantes quant à l'isolement chez les personnes âgées (Reynard, 2016).

Le Maine-et-Loire (MetL), quant à lui, cumulerait des positions davantage favorables en termes de qualité de vie. La première catégorie de territoire dépeint des zones assez aisées, mais situées en périurbanisation. Les taux d'emplois et de revenus seraient élevés avec des jeunes diplômés et de nombreux emplois stables. Toutefois, les inégalités seraient marquées entre les hommes et les femmes en termes d'emploi et de rémunération.

Le deuxième type est celui qui recouvre le plus le département, il met en exergue des taux d'emplois importants pour des disparités réduites entre les hommes et les femmes. Les conditions de logement sont relativement avantageuses avec des emplois proches du domicile.

Le dernier type de territoire présent en MetL reflète aussi une qualité de vie favorable : il détiendrait moins de familles monoparentales et de logements suroccupés que la moyenne nationale. Puis, en dehors des problématiques de faibles densités de médecins généralistes, il y aurait une situation plutôt favorable en termes de taux d'emploi (Reynard, 2016).

Le Maine-et-Loire détiendrait alors un niveau supérieur de qualité de vie comparativement à la moyenne française, en opposition aux Alpes-de-Haute-Provence, qui elles posséderaient des niveaux de satisfaction de vie assez défavorables (Gleizes et al., 2022 ; Reynard, 2016 ; Reynard & Viallette, 2018).

1.2.2 Statistiques d'accidentalité

Comme expliqué en introduction, ce mémoire va explorer l'accidentalité dans les départements des Alpes-de-Haute-Provence et du Maine-et-Loire. Ces départements possèdent des données hétérogènes en matière de mortalité routière. En 2021, il est décompté 17 tués sur les routes en Alpes-de-Haute-Provence, soit 102 résidents tués rapportés au million d'habitants des AHP, contre 26 tués correspondant à 31 tués au million d'habitants en Maine-et-Loire (ONISR, 2022). Les AHP se positionnent au-dessus des données nationales métropolitaines qui sont de 45 tués sur les routes rapportés au million d'habitants (ONISR, 2022 ; INSEE, 2024). Cette différence se creuse davantage si l'on décompte les blessés au million d'habitants en Alpes-de-Haute-Provence, ce qui correspond à 1623 contre 1003 en Maine-et-Loire (ONISR, 2022).

En 2022, les chiffres de mortalité en AHP n'ont pas évolué, ils se révèlent identiques, contrairement au MetL qui enregistre une augmentation de 13 % du taux de mortalité, soit 36 usagers de la route tués contre 26 tués en 2021. Nous décomptons alors 44 résidants tués rapportés au million d'habitants en Maine-et-Loire contre 102 en Alpes-de-Haute-Provence (ONISR, 2023). La France, elle, compte 50 tués rapportés au million d'habitants, ce qui est plus haut que la Maine-et-Loire, mais plus bas que les Alpes-de-Haute-Provence (ONISR, 2023 ; INSEE, 2024).

Cette catégorie d'usagers de plus de 65 ans est considérée comme vulnérable sur les routes en raison de leur accidentalité importante. Cependant, il est tout de même important de relever que cette tranche d'âge peut être décomposée en deux catégories, celle des 65-74 ans et celle de plus de 75 ans. En 2022, les usagers de plus de 75 ans ont été particulièrement victimes sur les routes avec 75 tués par million d'habitants contre 46 tués par million d'habitants pour les moins de 65 ans. Il est alors dénoté un sur risque pour cette population de seniors de plus de 75 ans en France (ONISR, 2023).

En ce qui concerne les usagers Bas-Alpins de plus de 75 ans, il est retrouvé, de 2017 à 2021, 85 seniors tués de plus de 75 ans pour 1 million d'habitants contre 30 en Maine-et-Loire. Pour les plus de 65 ans, 182 furent tués pour 1 million d'habitants contre 55 en Maine-et-Loire (Direction Départementale des Territoires du Maine-et-Loire ; Préfecture départementale des Alpes-de-Haute-Provence).

En Alpes-de-Haute-Provence, il est constaté une mortalité routière plus importante chez les plus de 65 ans. En effet, ce territoire comptabilise de 2017 à 2021, 133 seniors tués de plus de 65 ans pour 1 million d'habitants de plus de 65 ans, contre une moyenne de 58 en France (ONISR, 2022). Le Maine-et-Loire lui enregistre 52 seniors tués de plus de 65 ans pour 1 million d'habitants de plus de 65 ans (ONISR, 2022), ce qui est inférieur à la moyenne française métropolitaine de mortalité des plus de 65 ans. De 2018 à 2022, le nombre de tués de plus de 65 ans sur les routes pour 1 million d'habitants diminue en AHP, passant de 133 à 132 et pour le Maine-et-Loire de 52 à 46 (ONISR, 2023).

1.2.3 Différences démographiques et géographiques

Les Alpes-de-Haute-Provence et le Maine-et-Loire sont tous deux des départements de la France métropolitaine, mais enregistrent des différences démographiques et géographiques indéniables.

Les Alpes-de-Haute-Provence sont localisées dans le sud de la France au sein de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Ce département est par ailleurs le plus vaste de cette région, car il en possède la plus grande superficie avec 6 925,2 km² de territoire pour 165 171 habitants (CEREMA, 2022 ; DREAL PACA, 2017). Les habitants de ce territoire sont dénommés les « Bas-alpins » en raison de l'histoire de ce département. En effet jusqu'en 1970, les AHP se nommaient les « Basses-Alpes ». Les Alpes-de-Haute-Provence possèdent une variété de paysages comprenant les collines et les plateaux de Haute-Provence, les Préalpes ou pays de moyennes montagnes et les montagnes alpines. De surcroît, ce territoire est soumis à des climats alpin, montagnard et méditerranéen. De plus, il est à noter que ce département abrite de nombreux villages surélevés qui s'adaptent aux courbes des plateaux, des collines, des montagnes, ce qui engendre des difficultés pratiques à l'emprunt de bon nombre de routes (DREAL PACA, 2017). Les routes départementales, elles, sont chiffrées à 4 550 km pour 101 km de routes nationales, 4 550 km de voies communales et 66 km d'autoroute composée essentiellement par l'Autoroute A51 (Les Services de l'État dans les Alpes-de-Haute-Provence, 2023).

Le Maine-et-Loire est un département situé au nord-ouest de la France dans les Pays-de-la-Loire où il est le second département industriel avec 61 500 emplois dans l'industrie. (Les Services de l'État en Maine-et-Loire, 2023). Il décompte 822 488 habitants pour un territoire de 7 107 km² ce qui en fait 16ème département français de par sa superficie (Cerema, 2022 ; Les Services de l'État en Maine-et-Loire, 2023). Concernant ses paysages, le Maine-et-Loire est le département de France le plus irrigué avec 8 000 km de cours d'eau (maine-et-loire.fr, 2024). Concernant son réseau routier, le Maine-et-Loire possède 4 855 km de routes départementales, 47

km de routes nationales, 11 520 km de voies communales ainsi que 3 axes autoroutiers pour 194 km d'autoroutes. (Les Services de l'État en Maine-et-Loire, 2023).

En plus de ces différences, nous pouvons relever des indicateurs distincts chez ces deux départements qui seraient susceptibles d'influencer les problématiques de sécurité routière (CEREMA, 2022). En Maine-et-Loire, il est recensé 114 habitants au km² contre 23 en Alpes-de-Haute-Provence. Pour 10 personnes, la vente de carburant est de 8,1 en Maine-et-Loire contre 9,6 en Alpes-de-Haute-Provence. En Maine-et-Loire, il est recensé que 83 % de sa population vit en unité urbaine contre 62 % en Alpes-de-Haute-Provence. Il est relevé 0,538 % de communes de plus de 100 000 habitants en Maine-et-Loire, tandis que les Alpes-de-Haute-Provence en compte 0 %. Le pourcentage d'habitants en zone périurbaine est de 22 % en Maine-et-Loire contre 11 % en Alpes-de-Haute-Provence. Puis concernant les pourcentages de superficies de montagne existants dans les départements, il est observé 0 % en Maine-et-Loire contre 93 % en Alpes-de-Haute-Provence. L'altitude moyenne des résidences en Alpes-de-Haute-Provence est de 576 contre 56 en Maine-et-Loire. Puis, une différence est enregistrée quant aux heures d'ensoleillement en Maine-et-Loire, ce qui correspond à 1881 heures contre 2751 en Alpes-de-Haute-Provence (CEREMA, 2022).

Enfin, il est important de constater les différences entre les deux villes préfectorales de ces départements. En Alpes-de-Haute-Provence, la ville chef-lieu, Digne-les-Bains, possédait en 2020 une population de 16 864 habitant ce qui représente 10,19 % de la population Bas-alpine (Borel, 2007 ; INSEE, 2024). D'après l'INSEE (2024), en 2020, la population des plus de 60 ans composait 33,8 % du territoire des Alpes-de-Haute-Provence.

La ville préfectorale du Maine-et-Loire est Angers avec 155 876 habitants en 2020, ce qui correspond à 18,99 % de la population du Maine-et-Loire (INSEE, 2024). Le département comptait en 2020 une part de 26,1 % d'habitants de plus de 60 ans, ce qui est inférieur à la population des AHP (INSEE, 2024).

1.2.4 Différences structurelles

Contrairement au Maine-et-Loire, les Alpes-de-Haute-Provence font depuis des années face à des problématiques de mobilité indéniable. Ces difficultés exercent alors une influence sur les transports collectifs du département et donc sur l'accessibilité à ces derniers par les Bas-Alpins (Mestre-Gonguet, 2002).

Après la Seconde Guerre mondiale, avec le développement du tourisme dans les Alpes-de-Haute-Provence, un constat est rapidement réalisé face aux difficultés rencontrées sur les routes

du département. En effet, les routes se montrent inadaptées face à la circulation croissante liée aux départs en vacances via des mobilités individuelles, mais aussi l'apparition des cars de touristes (Mestre-Gonguet, 2002). En plus de ces complications, une des deux uniques lignes de liaison ferroviaire permettant de rejoindre la ville chef-lieu des AHP (Digne-les-Bains) au départ des Hautes-Alpes fut supprimée pour la remplacer par des cars (Mestre-Gonguet, 2002).

La deuxième ligne ferroviaire permettait de rattacher Digne-les-Bains à Nice via un train surnommé « le train des Pignes ». Cette ligne avait un impact énorme sur l'activité économique et touristique des Alpes-de-Haute-Provence. Elle permettait non seulement de désenclaver la ville chef-lieu, mais aussi de nombreuses villes disséminées sur le territoire (Mestre, 2006). Cette ligne, déclarée d'utilité publique, soutenait un passage de 4 trains par jour (Borel, 2007). Les trains ne circulant plus à Digne-les-Bains, des cars remplacèrent la portion supprimée en passant par la route nationale 202, voie de circulation qui est très accidentogène (Borel, 2007). En 2024, il n'y a plus que 3 cars par jour, la ligne ferroviaire est donc fermée « jusqu'à nouvel avis » (dignelesbains-tourisme.com, 2024).

C'est alors que nous pouvons soulever un problème majeur dans les AHP qui, contrairement au Maine-et-Loire, possèdent une ville chef-lieu enclavée. Digne-les-Bains n'est pas pourvue d'infrastructure de transport permettant un accès facilité à la commune, elle ne bénéficie d'aucune ligne ferroviaire fonctionnelle, pas d'autoroute, il n'y a pas d'aéroport ni d'aérodrome à proximité. Il y a un isolement important de cette commune. Le réseau routier existant n'est pas excellent, la majorité des routes sont très étroites et pour les portions se situant dans le relief montagnard, les voies sont enchevêtrées, sinueuses, rendant alors la circulation routière très difficile. Cela sans compter les chutes de dénivelé se détachant des parois montagneuses sur les routes (Borel, 2007).

Devant ces constatations, des projets d'améliorations des infrastructures de mobilités sont réfléchis dès 2002. Il est alors discuté dans le cadre du Schéma d'aménagement des transports collectifs régional et du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 d'utiliser le transport ferroviaire comme un dispositif de lutte contre le désenclavement des territoires Bas-Alpins. Concrètement, il s'agirait de restaurer une ancienne ligne ferroviaire fermée en 1989, qui donnait accès à Digne-les-Bains, ville chef-lieu sur la ligne Digne - Saint-Auban en fonction des résultats d'une étude qui sera conduite par la région. (Mestre, 2006 ; Mestre-Gonguet, 2002).

Les informations les plus récentes relatives à la remise en état de cette ligne ferroviaire datent de janvier 2024 où la presse nous informe que Provence Alpes Agglomération, qui est l'agglomération qui est responsable des territoires concernés, « espère » porter ce projet au

prochain Etat-Région (2027-2030) (Tornambe, 2024). Ces informations nous instruisent sur le fait que ce projet n'est donc toujours pas avéré, près de 24 ans après sa première mention, et dans le cas où ce projet voit le jour, ça ne sera pas avant une dizaine d'années.

En ce qui concerne les routes du département Bas-alpin, la situation est enclise à s'améliorer. En effet, en 2022, un chantier d'aménagement des routes a été validé par une des agglomérations du département (Provence Alpes Agglomération, 2024). Leurs objectifs principaux étaient alors d'œuvrer au désenclavement de la ville chef-lieu, d'améliorer les conditions d'insertion, de mobilité et de sécurité des usagers (Provence Alpes Agglomération, 2024). Ces décisions sont alors encourageantes, mais nous n'avons pas d'informations complémentaires sur les dates de réalisation des travaux et il est très compliqué de comprendre de quelle manière ces travaux vont aider au désenclavement de la ville chef-lieu du département.

Les Alpes-de-Haute-Provence ont donc des problématiques complexes en matière de mobilité individuelle et collective, ce qui peut se répercuter sur la satisfaction de vie quotidienne chez les Bas-Alpins (Gleizes et al., 2022 ; Reynard, 2016 ; Reynard & Vialatte, 2018).

1.2.5 Différences culturelles

Comme il l'a déjà été exprimé précédemment, l'environnement culturel est susceptible d'influencer les phénomènes normatifs selon les situations (Beauvois & Dubois, 1988). De ce fait, il est pertinent d'explorer les spécificités culturelles des Alpes-de-Haute-Provence que le Maine-et-Loire ne partage pas.

Nous avons exploré précédemment les différences démographiques, géographiques et structurelles entre les AHP et la Maine-et-Loire qui viennent alimenter notre compréhension de leurs spécificités. D'autre part, ces paramètres pourraient être liés à des notions culturelles qui seraient actrices dans le développement du département des AHP et donc générateurs de freins dans le secteur du transport.

Les AHP sont un département qui porte des enjeux touristiques très importants. En effet, il est estimé chaque année une consommation touristique annuelle par les touristes de 750 millions d'euros (Agence de développement des Alpes-de-Haute-Provence, 2024 ; Moustier, 2021). Le tourisme en AHP est alors considéré comme un pan primordial de l'économie (Agence de Développement des Alpes-de-Haute-Provence, 2024). Afin de conserver ce tourisme, un effort particulier est mené pour protéger les paysages du département. En effet, des acteurs locaux du tourisme en AHP comme les intercommunalités ou des offices du tourisme vont œuvrer pour pérenniser des paysages naturels et diversifiés comme les exploitations agricoles. Un renforcement

du tourisme vert est effectué de manière à mettre en valeur les politiques d'entretien et de préservation des paysages aux antipodes des phénomènes de suburbanisation afin de répondre aux touristes en quête « de campagne » (Moustier, 2021 ; Poulain, 1997).

Une démonstration concrète de cette politique peut être associée aux champs de lavande présents dans les Alpes-de-Haute-Provence. Ce département est celui qui est pourvu des plus grandes surfaces de culture de plantes aromatiques, médicinales ou à parfum. Parmi eux, la culture de lavande est devenue emblématique avec des stratégies de communication autour du patrimoine de ces environnements. Ces plantes, ont un gros impact sur les AHP, car elles deviendraient un marqueur identitaire de ces paysages (Moustier, 2021). En effet, le comité régional du tourisme de Provence-Alpes-Côte d'Azur réalisa une enquête sur les représentations les plus symboliques de la région. La lavande était alors le deuxième symbole le plus représentatif des Français après le soleil (Le Magadure, 2010 ; cité par Moustier, 2021). Conscients de cet emblème d'attractivité, les acteurs du tourisme des AHP vont travailler autour de ce symbole et le préserver (Moustier, 2021).

Ce qui peut expliquer alors le fait qu'une majorité des territoires en AHP font partie des moins artificialisés de France (Gleizes et al., 2022 ; Reynard, 2016 ; Reynard & Viallette, 2018). Autrement dit, les paysages de ces régions sont guidés par une intention d'éviter tout agencement, modification, construction créé par l'humain.

Cette protection des espaces verts au profit du tourisme peut, comme nous l'avons vue précédemment, s'effectuer au détriment de toute nouvelle installation et structure. De ce fait, nous pouvons nous questionner sur le choix de cette stratégie de développement sur le sentiment d'abandon qui peut être ressenti par les Bas-Alpins (Moustier, 2021).

Seulement, la manière dont œuvre le département des AHP n'est pas inaccoutumée, en effet, il y a déjà eu auparavant des mouvements dans l'histoire de ce département ayant pour objectif de protéger des espaces verts non artificialisés.

Nous pouvons, dès 1992, identifier dans la presse des mouvements d'opposition face à un projet de prolongation de l'autoroute A1 sur le territoire. Des mouvements dits « écologistes » ont milité contre ce projet en évoquant que celui-ci viendrait troubler un territoire d'une grande beauté et détruira irrémédiablement les paysages montagnards de ces régions (Le Monde, 1992). Ces revendications furent suivies par des manifestations hostiles d'associations et d'élus locaux en 1995. Ce projet aurait alors permis aux Bas-Alpins de rejoindre Grenoble de manière rapide et simplifiée. Néanmoins, les opposants qui opéraient des blocages sur ces chantiers jugeaient ce projet comme dangereux pour l'environnement et éventuellement génératrice d'une grande pollution atmosphérique (Fromentin, 1995).

Finalement, ce projet sera abandonné dans les années 2000, provoquant alors un mécontentement général de l'ensemble des élus de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à l'exception des élus écologistes (LesEchos, 2000).

Cette manière de vivre et de concevoir leur département peut aussi se traduire dans les formations existantes dans le département. En effet, en dehors des nombreux lycées agricoles centrés sur la dimension rurale du département, nous pouvons trouver des formations en étude supérieure. Dans la seule IUT du département, nous trouvons une majorité de formation orientée sur l'environnement, comme une licence professionnelle en cartographie, topographie et systèmes d'information géographique, ainsi qu'un DUT Génie Biologique (GB), parcours Agronomie, Sciences de l'Environnement et Écotechnologies (Aix Marseille université, 2024). Ces accommodations sont diamétralement opposées au fonctionnement des études supérieures en MetL où il est commun d'avoir accès à une multitude de formations universitaires variées (Université d'Angers, 2024).

2 Problématique et hypothèses

Comme expliqué précédemment, les résidents des Alpes-de-Provence enregistrent des taux de mortalité d'individus de plus de 65 ans très importants de 2017 à 2021, soit, 133 tués pour 1 million d'habitants, comparativement à la moyenne française qui est de 58 (ONISR, 2022). Afin de déterminer les potentiels facteurs associés à ces accidents mortels, le département du Maine-et-Loire fut sélectionné, car celui-ci enregistre des taux de mortalité moins importants que la moyenne française, soit 52 tués de plus 65 ans pour 1 million d'habitants (ONISR, 2022).

Ces accidents mortels sont associés à des comportements sur des routes dangereuses tels que des comportements à risque (ONISR, 2022). Le Locus of control permet aussi de définir quel type de profil aurait recours en situation de conduite à des comportements à risque. Il posséderait une perception des risques moindre, adopterait une conduite plus dangereuse, puis une implication plus importante dans des accidents de la circulation mortels. Ce type de profil aurait une orientation de Locus of Control plus externe (Choi et al., 2015 ; Lajunen & Summala, 1995 ; Montag & Comrey, 1987 ; Rudin-Brown & Parker, 2004).

Des personnes avec une orientation plus interne auraient davantage de comportement de prévention face à des situations de conduite afin d'éviter des accidents, ce qui aurait pour effet d'observer une participation plus faible dans les accidents de la route (Knapper & Cropley, 1978 ; Lajunen & Summala, 1995 ; Rudin-Brown & Parker, 2004).

Au vu de ces indices, nous pouvons supposer que les Bas-alpins détiendraient des orientations de Locus of Control davantage externes, ce qui expliquerait une plus haute accidentalité sur les routes.

De plus, un Locus of Control interne serait lié non seulement à des comportements de conduite plus sécurisants sur les routes, mais aussi à des notions de qualité de vie et/ou de satisfaction de vie quotidienne plutôt favorables. Il est pertinent de supposer que les Angevins posséderaient des scores d'orientations de Locus of control plus internes (Abeles, 1991 ; Kumar & Varma, 2020 ; Morganti et al., 1988 ;). De surcroit, le Maine-et-Loire soutiendrait une tendance de qualité de vie plus favorable que dans les Alpes-de-Haute-Provence (Gleizes et al., 2022 ; Reynard, 2016 ; Reynard & Vialette, 2018).

De par ces indicateurs, cette étude tentera de déceler s'il existe des différences d'orientation de Locus of control entre les Bas-Alpins et les Angevins, mais aussi au sein de l'échantillon de participants. Enfin, la présence d'une corrélation entre les scores de Locus of Control et les évaluations de qualité de vie quotidienne sera testée.

Les hypothèses opérationnelles sont les suivantes :

H1 : Les Bas-Alpins de plus de 65 ans auront des scores plus externes à l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées (EHIPA) comparativement aux Angevins de plus de 65 ans.

H2 : Plus les Bas-Alpins et Angevins sont âgés, plus leur score à l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées (EHIPA) sera externe.

H3 : Les Bas-Alpins présenteront des évaluations au questionnaire de satisfaction de vie quotidienne moins bonnes que les Angevins.

3 Méthodologie

3.1 Phase exploratoire

Cette étude s'est initialisée au moyen d'une phase exploratoire qui eut pour objectif de considérer les attitudes que les participants détenaient envers leurs départements de résidence, qu'elles soient culturelles, géographiques, normatives. Pour ce faire, des entretiens exploratoires ont été réalisés auprès de deux hommes, un Bas-Alpin de 66 ans puis un Angevin de 87. Ces entretiens ont pris une forme semi-directive afin d'inciter le partage d'information, mais sur des thématiques prédéfinies. De plus, ce format permet de favoriser l'approfondissement des conceptions, des opinions des participants (Sauvayre, 2013). Les participants ont été invités à s'exprimer le plus librement possible (Sauvayre, 2013). Les entretiens contenaient 6 grandes thématiques, dont : les moyens de déplacement utilisés ; la difficulté de se déplacer ou non ; l'état de la voirie dans le département ; le sentiment de sécurité sur les routes ; les modalités de déplacement (seul ou accompagné) ; le fait d'être témoin ou acteur d'accidents (cf. Annexe 1).

	Bas-Alpins	Angevins
Thématiques des transports en commun	Se déplacer dans le département est difficile, « il y a très peu de transport en commun aux heures ou on veut les prendre ».	Non évoqué.
Thématiques des autres conducteurs	« Il y a de plus en plus de gens qui roulent vite et qui ne mettent pas de clignotant pour changer de direction, ce sont des jeunes avec une moyenne d'âge de moins de 25 ans. Ils roulent souvent au-dessus de la limitation de vitesse autorisée ».	Conduire dans le département n'est pas compliqué sauf pendant « les heures de pointes », ou il peut y avoir des bouchons à cause des sorties de bureaux. Aussi, rouler la nuit est difficile, « j'évite de conduire la nuit et à la campagne ».
Thématiques des accidents de la route	A déjà vu des accidents environ une dizaine de fois, autant des accrochages que des accidents graves. Il a évité des accrochages puis rajoute « on peut dire que j'en évite tous les jours ».	N'a vécu aucun accident et n'a été témoin que d'accrochage matériel.

Tableau 1. Résumé des entretiens exploratoires en fonction du département.

Au vu des thématiques avancées, il est pertinent de s'intéresser au lien que peuvent avoir les Bas-Alpins et les Angevins en rapport avec leur environnement. Les dimensions à explorer sont tout autant physiques que sociales. Aussi, les productions des Bas-Alpins, nous indiquent qu'il peut y avoir des questionnements quant aux causes des accidents et des difficultés de circulation dans le département. Ces complications seraient liées aux autres et représenteraient une dimension externe du Locus of control (Rotter, 1966). Puis, la thématique des transports en commun est directement amenée par le Bas-Alpins, contrairement à l'Angevin, ce qui peut questionner sur la qualité et les conditions de vie dans chaque département.

3.2 Population

Les participants de cette étude doivent être âgés d'au minimum 65 ans. Il fut récupéré 72 réponses, dont 8 non utilisables en raison d'informations manquantes, de questionnaire mal remplis ou que les participants ne respectaient pas les prérequis d'âge.

Sur les 64 participants restants, 36 sont originaires des AHP et 28 du MetL. L'âge minimum des participants fut de 65 ans pour un âge maximum de 88 ans. La moyenne d'âge des participants est de 74 ans. Les femmes de cet échantillon sont chiffrées à 31, les hommes, eux, sont au nombre de 33.

3.3 Questionnaire socio-démographique

Dans ce questionnaire, les participants devront fournir six catégories d'informations (cf. Annexe 2). Ils devront renseigner leur âge, leur sexe, le nombre d'accidents subis, s'ils étaient corporels ou matériels. Ils devront aussi préciser la fréquence et les moyens de déplacement qu'ils utilisent au quotidien.

3.4 Questionnaire de satisfaction de vie quotidienne

Un questionnaire de satisfaction de vie quotidienne fut créé et administré aux participants (cf. Annexe 2). Le choix d'élaboration de ce questionnaire se base sur le fait qu'il est difficile de trouver un questionnaire de qualité de vie adapté à une population de personnes âgées, active et non institutionnalisée.

Dans un premier temps, nous nous sommes appuyées sur l'outil proposé par l'organisme World Health Organization (1998) qui a créé un questionnaire permettant de mesurer la qualité de

vie d'une personne dans sa globalité. Au sein de la troisième catégorie de leur questionnaire, ils expliquent que l'accès à des activités de loisirs affecte la qualité de vie d'un individu. Puis, dans leur cinquième catégorie, on retrouve le domaine « environnement », qui regroupe des questions s'intéressant à l'image que l'usager a de son environnement, ainsi qu'à sa mobilité. Les questions se déclinent en fonction de l'accessibilité, de la diversité, et de l'efficacité des modes de transports à disposition de l'individu (World Health Organization, 1998). Toujours dans la même catégorie, nous retrouvons la dimension « Health and social care : availability and quality » qui vient considérer les possibles difficultés d'accès aux soins médicaux et aux services sociaux.

Par la suite, nous nous sommes appuyées sur la recherche de Gousse-Lessard et Laviolette, (2022) sur les déterminants psychosociaux de l'attrait envers l'utilisation de voiture, ce qui est intéressant pour notre présente étude, car les plus de 65 ans sont davantage victimes en voiture (ONISR, 2022). En 2021, les plus de 65 ans sont principalement tués en véhicule de tourisme à 49 % (ONISR, 2022). Leur recherche nous informe sur d'autres problématiques, notamment sur l'importance et la dépendance qu'un usager peut avoir envers sa voiture ainsi que la satisfaction générale des services de mobilité qu'il a à disposition.

Puis, les résultats de l'entretien exploratoire viennent nous éclairer sur l'importance du vécu de l'individu en rapport avec son environnement. Leurs vécus seraient étroitement liés aux attentes que possèdent les usagers face aux politiques publiques (Guisse & Roibian, 2017). De façon à étudier ces relations, il paraît pertinent de prendre en considération l'étude de Guisse et Roibian (2017) qui examine ces liaisons en évaluant l'accessibilité aux soins médicaux et aux services courants comprenant les administrations ainsi que les transports en commun.

Ces composantes permettraient de mesurer la qualité de vie et seraient liées à l'accessibilité des centres-villes, des services municipaux de la ville habitée et de l'accès à des services de loisir (Mohit et al., 2010 ; Türkoğlu, 1997).

En résumé, le questionnaire de satisfaction de vie quotidienne se fondera sur une échelle type Likert (1932). Elle s'intéressera à l'accessibilité, la qualité et la diversité des thèmes suivants : les transports en commun ; les soins médicaux ; les services municipaux ; les services de loisirs, (Gousse-Lessard & Laviolette, 2022 ; Guisse & Roibian, 2017 ; Mohit et al., 2010 ; Türkoğlu, 1997 ; World Health Organization, 2012).

Lors de l'analyse des résultats, pour chaque énoncé, les réponses seront quantifiées de la manière suivante : « très insatisfait(e) » (1), « plutôt insatisfait(e) » (2), « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) » (3), « plutôt satisfait(e) » (4), « très satisfait(e) » (5).

3.5 Echelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées

Lors du choix de cette échelle, plusieurs critères ont été pris en considération, dont l'importance que l'outil soit adapté à la population étudiée. En fonction du pays dont l'instrument est originaire, des différences quant aux pratiques et aux comportements peuvent apparaître. (Nordfjærn & Rundmo, 2009 ; Simsekoglu et al., 2013 ; cité par Mairean et al., 2017).

Autrement dit, au regard du pays de provenance d'une étude et des échelles associées, des phénomènes culturels et environnementaux sont susceptibles de changer et de révéler divers phénomènes normatifs. D'où le besoin d'avoir accès à un instrument adapté à la population sélectionnée (Beauvois & Dubois, 1988 ; cité par Alaphilippe & Chasseigne, 1993).

Dans la mesure où l'échantillon étudié s'intéresse à des individus français de plus de 65 ans, nous avons choisi d'utiliser l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées (EHIPA) de Alaphilippe et Chasseigne (1993) qui est une population française (cf. Annexe 2). L'utilisation de l'EHIPA nous autorise à pouvoir juger des aspects adaptatifs de sujets dans leur environnement, ce qui est essentiel pour des individus âgés (Alaphilippe & Chasseigne, 1993).

L'EHIPA a été construite au moyen de deux études et en se basant sur l'échelle de Rotter. La première étude à administrer l'échelle de Rotter traduite en français à 41 participants dont 30 femmes et 11 hommes ayant de 62 à 95 ans, l'âge médian fut 70 ans. Une analyse hiérarchique de Guttman puis un coefficient de reproductibilité furent effectués afin d'exclure des items, puis les énoncés auxquels 90 % des participants eurent répondu de façon identique furent supprimés. De ces opérations, 15 items furent gardés, dont 4 de remplissage dans le but de dissimuler la thématique de recherche.

La deuxième étude a testé à nouveau ce questionnaire auprès de 322 personnes pour 57 % de femmes et 43 % d'hommes ayant de 60 à 99 ans pour un âge moyen de 74 ans. Le coefficient alpha de Cronbach a été réalisé (0.88) pour une vérification de l'homogénéité des 11 items. Ensuite, une analyse factorielle fut réalisée sur 5 axes révélant une seule dimension prévalente dans l'EHIPA.

Pour analyser les résultats de cette échelle, à chaque énoncé « interne », deux points doivent être comptabilisés et zéro quand il est « externe ». Ainsi, une externalité extrême s'apparentera à un score de 0 et une internalité extrême à 22 (Alaphilippe & Chasseigne, 1993).

La variable indépendante sera les participants de plus de 65 ans en fonction de leur département de résidence. Puis, les variables dépendantes seront les scores à l'EHIPA puis les scores au questionnaire de satisfaction de vie quotidienne.

3.6 Ethique et déontologie de la recherche

Dans le cadre de cette étude, il est important de prendre en considération des questionnements éthiques et déontologiques, cela au moyen du Code de déontologie des psychologues (2021). L'article 9 du Code de déontologie des psychologues (2021) nous informe sur l'importance de rechercher en toutes circonstances le consentement libre et éclairé des participants de cette recherche. L'article 46 nous rappelle qu'il est impératif de respecter la liberté ainsi que l'autonomie des participants, puis nous devons rechercher leur consentement explicite. Pour répondre à ces exigences, un document a été formalisé sous la forme d'une fiche de consentement distribuée aux participants à chaque début de passation (cf. Annexe 2). Par ailleurs, il est rappelé sur cette fiche que les données récoltées sont traitées uniquement à des fins académiques en respectant l'anonymat des participants et que ces derniers peuvent à tout moment se retirer de l'expérimentation.

L'article 48 nous instruit sur la nécessité d'expliquer de façon claire et intelligible le but ainsi que les modalités d'une recherche. Cependant, dans le cas de cette étude, cette étape se révèle sensible. Dans le cas où nous viendrions à expliquer en détail les tenants et aboutissants de l'échelle de l'EHIPA, l'apparition de biais tels que la désirabilité sociale serait à prévoir (Cambon, 2006). Effectivement, il est possible que, suite à l'explication du concept de Locus of control et de ces orientations interne ou externe, les participants se positionnent davantage sur une tendance interne en raison de ses caractéristiques valorisées (Benedetto, 2008). De ce fait, il est alors difficile d'expliciter toutes ces modalités de recherches aux participants. Pour pallier ces difficultés, l'article 49 nous signifie que pour « *des motifs de validité scientifique et de stricte nécessité méthodologique, la·le participant·e ne peut être entièrement informé·e des objectifs de la recherche* » (Société Française de Psychologie, 2021, p. 9). Néanmoins, à la fin de cette recherche, il sera primordial de communiquer toutes les informations omises aux sujets. À posteriori, ces derniers pourront alors choisir de se retirer de l'étude. Auquel cas les données associées à ces participants seront détruites.

Enfin, d'après l'article 52 du code de déontologie des psychologues (2021), il est essentiel de pouvoir garantir aux participants un droit d'accès aux résultats de la recherche. Ainsi, mes coordonnées universitaires ont été partagées.

4 Résultats

Les résultats ont été traités et analysés au moyen du logiciel JAPS ainsi que Microsoft EXCEL.

4.1 Questionnaire démographique

Sur 64 participants tous départements confondus, 5 ont déclaré se déplacer moins de deux fois par semaine, 20 sujets moins de cinq fois par semaine, 13 moins de dix fois par semaine, puis 26 plus de dix fois par semaine.

Sur 64 participants tous départements confondus, 47 personnes ont déclaré n'avoir jamais vécu d'accidents corporels, soit 73,44 % de l'échantillon. Sur les 26,56 % restants, 15 individus déclarent n'avoir vécu moins de cinq accidents, puis 2 plus de cinq accidents. Puis, 24 personnes ont déclaré n'avoir jamais vécu d'accidents matériels, soit 37,5 %, 35 moins de cinq accidents puis 2 plus de cinq accidents.

4.2 Questionnaire de satisfaction de vie quotidienne

Statistiques descriptives		
	Satisfaction de vie quotidienne	
	Bas-Alpins	Angevins
Valide	36	28
Manquant	0	0
Moyenne	37.472	44.607
Écart type	8.296	6.082
Variance	68.828	36.988
Minimum	18.000	23.000
Maximum	56.000	56.000

Tableau 2. Statistiques descriptives des scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction du département de résidence.

Comme nos échantillons sont indépendants et que dans un des groupes nous décomptons un nombre inférieur à 30 personnes, nous devons vérifier la normalité de notre échantillon pour nos scores à l'échelle de satisfaction de vie quotidienne.

De ce fait, le test de Shapiro-Wilk a été réalisé. Il a été obtenu un score de 0.235 qui est donc supérieur à 0,1 ($p>0,1$), ce qui démontre une distribution normale de notre échantillon.

Au vu de la normalité des échantillons, l'égalité des variances a été vérifiée grâce au test de Levene. Les résultats ont montré que les variances sont différentes, en conséquence, un test de Welch a été effectué.

Test t d'échantillons indépendants

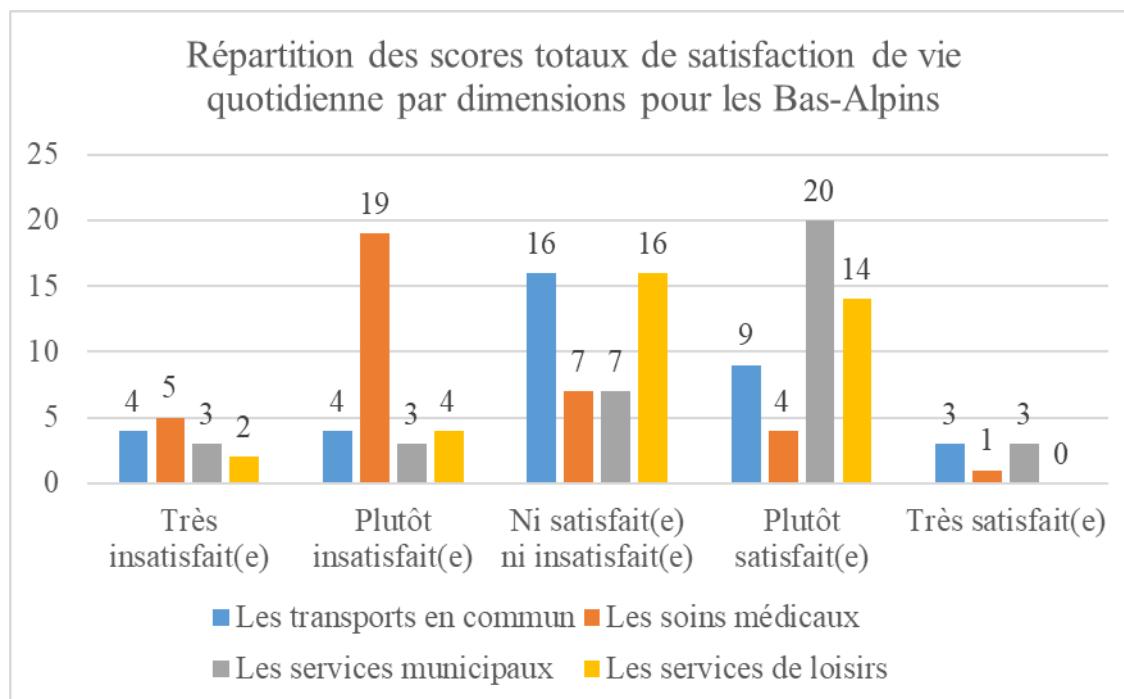
	t	dl	p	d de Cohen	ES	d de Cohen
Satisfaction de vie quotidienne	-3.968	61.818	< .001	-0.981	0.277	

Note. Test t de Welch.

Tableau 3. Test T de Welch pour les scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction du département de résidence.

Le test T de Welch a permis de démontrer que la moyenne des Bas-Alpins est significativement différente de celle des Angevins. Le d de Cohen nous indique une grande taille d'effet.

Comme le graphique ci-dessous peut en attester, les réponses des Bas-Alpins se situaient en majorité dans les dimensions « plutôt insatisfait(e) », « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) », « plutôt satisfait(e) ».



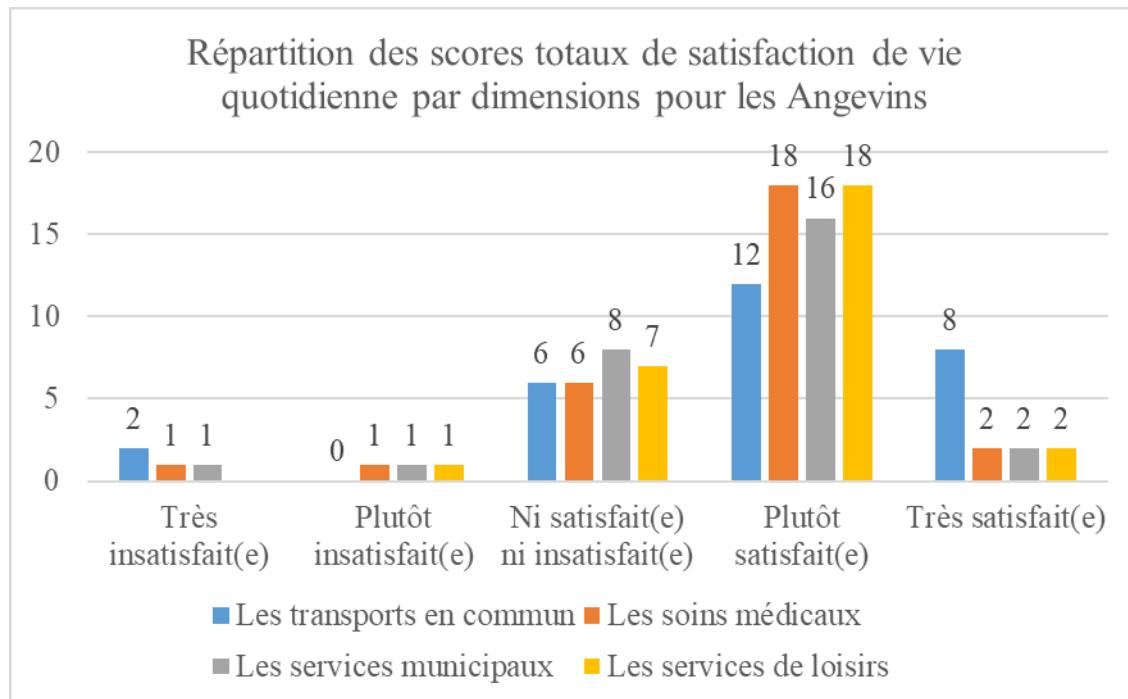
Graphique 1. Répartition des scores totaux de satisfaction de vie quotidienne par dimensions pour les Bas-Alpins.

Sur les 144 énoncés du questionnaire de satisfaction de vie quotidienne auxquels ont répondu les Bas-Alpins, 9,72 % des choix concernent la dimension « très insatisfait(e) », 20,83 %

la dimension « plutôt insatisfait(e) », 31,94 % la dimension « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) », 32,64 % la dimension « plutôt satisfait(e) » puis 4,86 pour la dimension « très satisfait(e) ».

Au sein de la dimension « très insatisfait(e) », la catégorie la plus représentée est « soins médicaux » avec 5 sélections. Dans la dimension « plutôt insatisfait(e) », la catégorie la plus représentée est « soins médicaux » avec 19 sélections. Dans la dimension « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) », les catégories « transports en commun » et « services de loisirs » sont représentées à égalité avec respectivement 16 sélections chacune. La catégorie « services municipaux » est la plus représentée dans la dimension « plutôt satisfait(e) », avec 20 sélections. Puis les catégories « services municipaux » et « transports en commun » sont retrouvées à égalité dans la dimension « très satisfait(e) », avec respectivement 3 sélections chacune.

Comme le graphique ci-dessous peut en attester, la majorité des réponses des Angevins se situaient dans les dimensions « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) », « plutôt satisfait(e) », « très satisfait(e) ».



Graphique 2. Répartition des scores totaux de satisfaction de vie quotidienne par dimensions pour les Angevins.

Sur les 112 énoncés du questionnaire de satisfaction de vie quotidienne auxquels ont répondu les Angevins, 3,57 % des choix concernent la dimension « très insatisfait(e) », 2,68 % la dimension « plutôt insatisfait(e) », 24,11 % la dimension « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) », 57,14 % la dimension « plutôt satisfait(e) » puis 12,5 % pour la dimension « très satisfait(e) ».

Au sein de la dimension « très insatisfait(e) », la catégorie la plus représentée est « transports en commun », avec 2 sélections. Dans la dimension « plutôt insatisfait(e) » la distribution est égalitaire avec une 1 sélection dans chaque catégorie, à l'exception de « transports en commun » qui en possède 0. Dans la dimension « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) », la catégorie « transports en commun » est la plus représentée avec 8 sélections chacune. Les catégories « services municipaux » et « services de loisirs » sont représentées à égalité dans la dimension « plutôt satisfait(e) » avec chacune 18 sélections. Puis, la catégorie « transports en commun » est la plus retrouvée dans la dimension « très satisfait(e) » avec 8 sélections.

Une régression linéaire multiple a été effectuée afin de constater si les facteurs socio-démographiques ont un rôle dans l'explication de la variabilité des scores de satisfaction de vie quotidienne. Aucun résultat ne s'est révélé significatif.

En ce qui concerne l'effet de l'âge sur les scores de satisfaction de vie quotidienne, les données n'ont pas permis de mettre en évidence une différence significative entre la moyenne des 65-74 ans ($M=41.323$) et des plus de 75 ans ($M=39.909$).

Test t d'échantillons indépendants

	t	dl	p
Satisfaction de vie quotidienne	0.685	58.562	0.496

Note. Test t de Welch.

Tableau 4. Test T de Welch pour les scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction de l'âge.

4.3 Echelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées

Un test de Shapiro-Wilk a été réalisé, il a été obtenu un score de 0.035 qui est donc inférieur à 0,1 ($p > 0,1$), ce qui démontre que la distribution des scores d'internalité de LOC est anormale.

La moyenne des scores à l'échelle d'internalité EHIPA est de 10.833 pour les Bas-Alpins et de 11.071. La médiane est de 10 pour les Bas-Alpins puis de 12 pour les Angevins. Le score minimum obtenu par les Bas-Alpins est de 2 puis le maximum est de 16. Pour les Angevins, le score minimum est également de 2 puis le maximum est de 18.

Au vu de l'anormalité des échantillons et de l'égalité des variances, un test de Mann-Whitney a été réalisé.

Test t d'échantillons indépendants

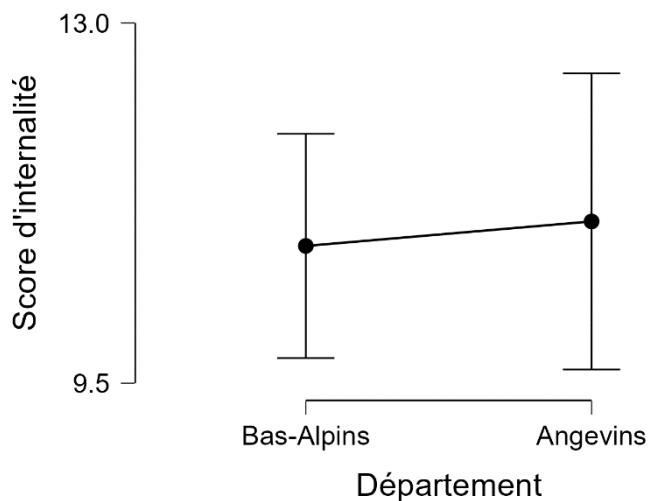
	W	dl	p
Score d'internalité	477.500		0.720

Note. Test U Mann-Whitney.

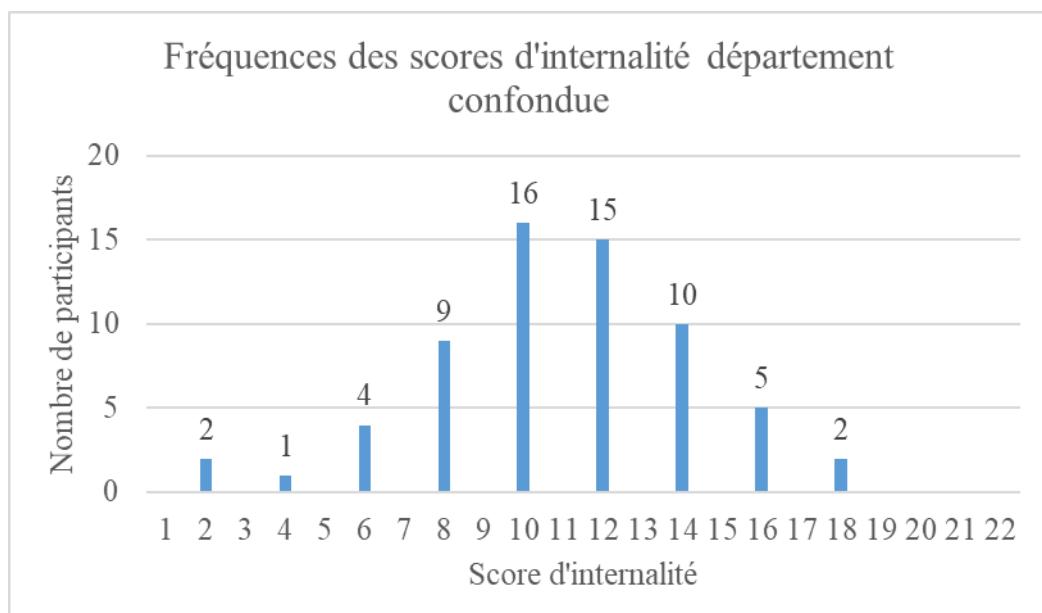
Tableau 5. Test T de Mann-Whitney pour les scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées en fonction du département de résidence.

Les résultats n'ont pas permis de mettre en évidence une différence significative entre les scores d'internalité des Bas-Alpins et les Angevins.

Néanmoins, sur le graphique ci-dessous, il peut être aperçu une légère tendance des moyennes d'internalité chez les Angevins.



Graphique 3. Graphique descriptif du test de Man-Whitney des scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées



Graphique 4. Fréquences des scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées

Les fréquences de scores les plus importantes se concentrent entre 10 et 12 (16 participants avec un score de 10 et 15 participants avec un score de 12). Peu de valeurs « aberrantes » sont relevées dans cet échantillon, à l'exception des deux profils ayant un score de 2.

Concernant l'effet de l'âge sur les scores d'internalité, les données n'ont pas permis de mettre en évidence une différence significative entre la moyenne des 65-74 ans et des plus de 75 ans.

Test t d'échantillons indépendants

	W	dl	p
Score d'internalité	501.000	0.891	

Note. Test U Mann-Whitney.

Tableau 6. Test T de Mann-Whitney pour les scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées en fonction de l'âge.

Afin de vérifier l'existence d'un lien entre les scores d'internalité et les scores de satisfaction, une corrélation de Spearman a été effectuée, car les scores d'internalité ne suivent pas une loi normale. Les données n'ont pas été significatives.

Corrélations de Spearman

Variable	Score d'internalité	Satisfaction de vie quotidienne
1. Score d'internalité	Rho de Spearman p-value	—
2. Satisfaction de vie quotidienne	Rho de Spearman p-value	0.072 —

Tableau 7. Corrélations de Spearman entre les scores de l'échelle hiérarchique d'internalité et les scores de satisfaction de vie quotidienne.

5 Discussion

La première hypothèse qui supposait que les Bas-Alpins de plus de 65 ans auraient des scores plus externes à l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées comparativement aux Angevins de plus de 65 ans est rejetée au vu des résultats non significatifs. Ces résultats peuvent être expliqués par le nombre de participants à cette étude qui est de 64 contre les 322 initiaux pour l'étude de Alaphilippe et Chasseigne (1993). Néanmoins, comme il peut l'être observé sur le graphique n° 3, une légère tendance d'externalité est relevée pour les Angevins. Il serait donc pertinent de pouvoir répliquer cette expérience une nouvelle fois auprès d'un échantillon plus important.

La deuxième hypothèse formulée présumait que plus les participants étaient âgés, plus leur score à l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées (EHPA) serait externe. Or, aucun résultat n'a été significatif, l'hypothèse a donc été rejetée, contrairement aux données retrouvées dans la littérature (Alaphilippe & Chasseigne, 1993). Nous ne rapportons aucun effet de l'âge, mais aussi du sexe des participants.

Nous pouvons alors supposer qu'un facteur non connu peut avoir influé sur les résultats. Premièrement, l'origine éthique peut avoir eu un effet, car parmi les participants, nous pouvions compter des individus ayant des origines italiennes, étant donné le caractère de frontalité entre l'Italie et les AHP. Toutefois, ces individus habitaient depuis de nombreuses années dans les AHP et étaient de nationalité française.

La différence de résultats obtenue en fonction des âges peut aussi être expliquée par le lieu de résidence de nos participants. Dans l'étude de Alaphilippe et Chasseigne (1993), les sujets résident tous dans le Centre-Val-de-Loire contrairement aux Bas-Alpins et aux Angevins. Des différences culturelles sont peut-être à l'œuvre.

Il est aussi à prendre en considération l'ancienneté de l'EHPA créée en 1993, cela en raison des échanges que nous avons pu entretenir lors des passations de l'échelle. Une participante de 65 ans nous a interpellées de manière bienveillante afin de nous faire remarquer qu'une des formulations des énoncés était erronée, insensée. La réclamation concernait la phrase suivante : « *Bien souvent la valeur d'un homme passe inaperçue quels que soient ses mérites* » (Alaphilippe, Chasseigne, 1993, p. 279). Le problème ici est lié à la notion d'homme et non pas d'humain. D'après la participante, il n'y a aucune considération pour la femme. Le questionnaire doit alors être changé pour accorder plus d'importance aux femmes. Cela est très intéressant, car des questions de différences générationnelles se posent. Est-ce que les personnes âgées en 1993 détiennent des opinions, des attitudes différentes que les personnes âgées interrogées en 2024 ? Il

serait alors intéressant de déterminer la validité de l'EHIPA auprès des populations de seniors contemporaines.

La troisième hypothèse de cette étude postulait que les Bas-Alpins présenteraient des évaluations au questionnaire de satisfaction de vie quotidienne moins favorables que les Angevins. Le test T entre les scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction des départements de résidence se sont révélés significatifs. De ce fait, la troisième hypothèse présumant une mauvaise satisfaction de vie quotidienne dans les AHP est validée. Ces résultats sont en concordance avec les observations dans la littérature sur les territoires (Gleizes et al., 2022 ; Reynard, 2016 ; Reynard & Viallette, 2018).

Les résultats de ces questionnaires témoignent du fait que les scores de satisfaction les plus faibles furent obtenus au sein des catégories « transport en commun » et « soins médicaux ». Cela en prenant en considération que les participants nous ont mentionnés qu'ils sélectionnaient l'énoncé « ni satisfait(e) ni insatisfait(e) » quand ils n'utilisaient pas ces systèmes à cause de l'accessibilité et de la diversité des transports en commun qui est très faible. Ces déclarations peuvent alors possiblement exacerber davantage nos résultats.

De surcroît, la qualité de vie étant positivement associée à des comportements sécurisants sur les routes, nous pouvons considérer que cela peut expliquer les taux d'accident qui sont moindres au MetL comparativement aux AHP, mais aussi au reste du territoire français (Gleizes et al., 2022 ; Kumar & Varma, 2020 ; Reynard, 2016 ; Reynard & Viallette, 2018). Il est alors pertinent de raisonner sur les possibilités d'augmenter la qualité de vie des résidents Bas-Alpins à travers l'augmentation et le développement des structures de transports et de santé. Ces changements pourraient œuvrer à l'augmentation de la qualité dans les AHP, mais aussi à la probable diminution de l'accidentalité. En dehors de ces probabilités, favoriser le développement des transports en commun permettrait de désengorger le trafic routier des axes routiers en AHP. Les populations seniors, face à ces nouvelles possibilités, auront le choix de conduire ou non, ce qui pourrait diminuer leur implication dans des accidents. Par ailleurs, cette problématique des transports en commun est ressortie lors des entretiens exploratoires chez les Bas-Alpins contrairement aux Angevins. En prenant en considération que les AHP sont un département vieillissant, il paraît impératif d'agir auprès de ces populations (Les Services de l'État dans les Alpes-de-Haute-Provence, 2023).

Après les passations des questionnaires nous avons pu échanger davantage sur les objectifs académiques de cette étude avec les Bas-Alpins. Une grande partie des participants nous ont communiqué qu'il y a une réelle urgence, d'après eux, à « faire bouger les choses ». Ces

interactions nous ont permis de déceler un sentiment d'abandon des Bas-Alpins par les politiques départementales et régionales. Cette possibilité d'apparition de ce sentiment nous avait déjà été notifiée par Moustier en 2021 lors de ces discussions sur les choix de tactique de développement touristique du département en AHP. Ces choix peuvent impacter non seulement la satisfaction de vie quotidienne des Bas-Alpins, mais aussi les problématiques de sécurité routière dans le département.

Des difficultés ont été rencontrées lors de la réalisation de ce mémoire, cela notamment sur la recherche de participants. Lors de nos recherches, l'étude était présentée comme une recherche sur la mobilité et la satisfaction de vie quotidienne chez les personnes de plus de 65 ans. Cette présentation couplée aux premières questions sur les accidents corporels et matériels vécus déclencheait chez certains individus des réactions de refus catégoriques qui peuvent nous interroger. Au moment de leur refus, ces participants invoquent systématiquement la peur que leur permis de conduire leur soit enlevé, supprimé. Même après explication de la visée académique des travaux menés leurs aprioris restaient les mêmes. Nous pouvons alors nous demander si ces réactions n'ont pas de lien avec les amendements 95 à 98 du document A9-0445/2023 qui a été proposé au Parlement européen en 2023 afin de réduire la durée de validité administrative des permis de conduire à 15 ans. Puis, lors du renouvellement, donner la possibilité aux Etats membres de l'Union européenne d'imposer une « visite médicale » dans le but de contrôler les aptitudes mentales et physiques des conducteurs (Delli, 2024). Cependant, depuis le 28 février 2024, ces propositions de textes ont été refusées. Néanmoins, nous pouvons nous demander si ces informations ont été suffisamment communiquées, au vu des réactions rencontrées lors de la réalisation de cette étude.

Bien que cette étude n'ait pas été concluante concernant le rapport entre le LOC et le département de résidence, une problématique adjacente en matière de sécurité routière pourrait être soumise à ces phénomènes. En moyenne entre 2018 et 2022, la part dans la mortalité des personnes tuées en deux-roues motorisés (2RM) a été très importante dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), soit 38 % en AHP, 25 % dans les Hautes-Alpes, 51 % dans les Alpes-Maritimes, 38 % dans les Bouches-du-Rhône, 37 % dans le Var puis 21 % dans le Vaucluse, contre 23 % en moyenne en France métropolitaine (ONISR, 2023). De par ces chiffres, nous pouvons suggérer de réaliser une étude s'intéressant aux problématiques 2RM en région PACA qui pourrait prendre la forme d'une analyse comparative avec une autre région.

Conclusion

Au sein de cette étude, l'objectif était de déterminer, au vu du constat de l'accidentalité en AHP, des différences d'orientation de Locus of Control mais aussi de satisfaction de vie quotidienne entre les Bas-Alpins et les Angevins. Puis rechercher un rapport entre les scores de Locus of control et les évaluations de qualité de vie quotidienne.

Le Locus of Control externe étant lié à une accidentalité plus importante, mais aussi à des comportements plus dangereux au volant, il fut pertinent d'examiner si les Bas-Alpins présentaient des orientations plus externes. (Arthur & Doverspike, 1992 ; Warner et al., 2010). De plus, du fait que la qualité de vie d'un individu est liée à son LOC, plus celui-ci est interne, plus le sujet détiendra une qualité de vie favorable (Abeles, 1991). Cette bonne satisfaction de vie quotidienne est aussi liée à une accidentalité moindre sur les routes (Kumar & Varma, 2020). Nos résultats ne se sont pas révélés significatifs, à l'exception du lien entre la satisfaction de vie quotidienne et le département de résidence. La satisfaction de vie quotidienne est alors plus favorable en AHP.

De par ces résultats, des implications ont été discutées, cela notamment sur l'urgence ressentie par les Bas-Alpins que le département s'engage dans une optique de développement des services de santé, mais aussi des transports. Nous pensons qu'il est crucial d'accroître le nombre d'installations de transport en commun, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Ces améliorations pourraient alors œuvrer à la réduction de l'accidentalité et de la mortalité en AHP. Ces enjeux sont d'autant plus importants, car de 2018 à 2022, les AHP sont devenues le département le plus mortel en situation de circulation pour les individus de plus de 65 ans (ONISR, 2023). Cependant, la condition de ce département semble s'améliorer, cela en raison de l'annonce récente de la conduite des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2030 dans la région PACA (Comité National Olympique et Sportif Français, 2024). Au vu de la future participation des AHP à cet événement, il est estimé que ces infrastructures de transport devraient s'enrichir.

Bien que cette étude ait permis de mettre en lumière des problématiques en AHP, nous pouvons dénoter des limites. Dans un premier temps, le nombre de participants était assez faible si nous avions pour ambition de généraliser ces résultats. Puis, dans un second temps, le questionnaire de satisfaction de vie quotidienne qui fut créé n'estime que quatre dimensions de la qualité de vie. Il est alors probable que certaines dimensions non prises en considération sont susceptibles de changer nos résultats.

Enfin, bien que nos hypothèses soient rejetées, nous estimons malgré tout qu'il peut exister un lien entre un département de résidence et le LOC. Pour le déterminer, il serait pertinent de réitérer cette expérimentation avec davantage de participants.

Bibliographie

- Abeles, R. P. (1991). Sense of control, quality of life, and frail older people. In J. E. Birren, J. E. Lubben, J. C. Rowe, & D. E. Deutchman (Eds.), *The concept and measurement of quality of life in the frail elderly* (pp. 297–314). Academic Press.
- Agence de Développement des Alpes de Haute Provence. (2024, 16 mars). *Observatoire départemental du tourisme*. invest in alpes de haute provence. <https://www.investinalpesdehauteprovence.com/lagence/nos-services/observatoire-departemental-du-tourisme/>
- Aix-Marseille Université. (2024, 16 mars). *Site de Digne-les-Bains*. Iut.univ-amu. <https://iut.univ-amu.fr/fr/sites-geographiques/digne>
- Alaphilippe, D., & Chasseigne, G. (1993). Construction d'une échelle de représentation du contrôle chez les personnes âgées. *L'année psychologique*, 93(2), 269-282. <https://doi.org/10.3406/psy.1993.28697>
- Arthur, W., & Doverspike, D. (1992). Locus of control and auditory selective attention as predictors of driving accident involvement: A comparative longitudinal investigation. *Journal of Safety Research*, 23(2), 73–80. [https://doi.org/10.1016/0022-4375\(92\)90023-3](https://doi.org/10.1016/0022-4375(92)90023-3)
- Beauvois, J.-L., & Dubois, N. (1988). The norm of internality in the explanation of psychological events. *European Journal of Social Psychology*, 18(4), 299–316. <https://doi.org/10.1002/ejsp.2420180402>
- Benedetto, P. (2008). *Psychologie de la personnalité*. De Boeck Supérieur. <https://doi.org/10.3917/dbu.bened.2008.01>
- Borel, J. (2007). La ville de Digne est-elle enclavée ? (Is the town of Digne isolated ?). *Bulletin de l'Association de géographes français*, 84(2), 175-182. <https://doi.org/10.3406/bagf.2007.2555>
- Bradley, R. H., & Webb, R. (1976). Age-related differences in locus of control orientation in three behavior domains. *Human Development*, 19(1), 49-55. <https://doi.org/10.1159/000271514>
- Cambon, L. (2006). Désirabilité sociale et utilité sociale, deux dimensions de la valeur communiquée par les adjectifs de personnalité. *Revue internationale de psychologie sociale*, 19(3-4), 125-151. <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-psychologie-sociale-2006-3-4-page-125.htm>

Cerema. (2022). Typologie des départements – exemple d’application en sécurité routière. Dans *cerema.fr* (No C21-C5-GT).

Choi, B., Oh, J., Park, S., & Lee, S. (2015). The relationship between multidimensional traffic locus of control and reckless driving behavior. *Korean Journal of Industrial and Organizational Psychology*, 28(1), 1–22. <https://doi.org/10.24230/kjiop.v28i1.1-22>

Comité National Olympique et Sportif Français. (2024, 16 avril). *Une candidature commune aux Jeux Olympiques et Paralympiques d’hiver de 2030*. <https://cnosf.franceolympique.com/une-candidature-commune-aux-jeux-olympiques-et-paralympiques-dhiver-de-2030>

Dalbera, N. (2023, 23 Novembre). *Haute-Provence : face à la rénovation de la RN 85, EELV 04 appelle à développer d'autres moyens de transports*. alpesdusud.alpes1. Consulté le 16 mars 2024 sur <https://alpesdusud.alpes1.com/news/alpes-de-haute-provence/101281/haute-provence-face-a-la-renovation-de-la-rn-85-eelv-04-appelle-a-developper-d-autres-moyens-de-transports>

De Réparaz, A. (1986). La transformation des campagnes par les activités de loisir dans les Alpes du Sud. *Cahiers de Fontenay*, 41(1), 267-284. <https://doi.org/10.3406/cafon.1986.1393>

Delli, K. (2024, 15 janvier). *Rapport - A9-0445/2023*. Parlement européen. Consulté le 16 mars 2024 sur https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0445_FR.html

Dinh, D. D., Vu, N. H., McIlroy, R. C., Plant, K. A., & Stanton, N. A. (2020). Examining the roles of multidimensional fatalism on traffic safety attitudes and pedestrian behaviour. *Safety Science*, 124, 104587. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.104587>

Direction Départementale des Territoires du Maine-et-Loire. (2022). *ATLAS cartographique du Maine-et-Loire*. maine-et-loire.gouv.fr. Consulté le 12 mai 2023 sur <https://www.maine-et-loire.gouv.fr/atlas-cartographique-du-maine-et-loire-a7775.html>

Direction Départementale des Territoires du Maine-et-Loire. (non publié). Hub_Rapports_Rapides_-_DGO [Base de données]. Dans *TRAXY*.

DREAL PACA. (2017). *Atlas des paysages des Alpes de Haute-Provence*. *departement04.atlas-paysages-paca.fr*. Consulté le 03 mai 2023 sur <https://departement04.atlas-paysages-paca.fr>

Dubois, N. (1987). *La psychologie du contrôle: Les croyances internes et externes*. Presses universitaires de Grenoble.

Dubois, N., & Beauvois, J.-L. (1996). Internality, academic status and intergroup attributions. *European Journal of Psychology of Education*, 11(3), 329-341. <https://doi.org/10.1007/BF03172944>

Fromentin, B. (1995, 8 juillet). *A 51: les opposants bloquent l'ouverture d'un deuxième chantier*. Libération. Consulté le 16 mars 2024 sur https://www.liberation.fr/france-archive/1995/07/08/a-51-les-opposants-bloquent-l-ouverture-d-un-deuxieme-chantier_138113/

Girandola, F., Demarque, C., Lo Monaco, G. (2019). *Psychologie sociale*. Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.giran.2019.01>

Gleizes, F., Legleye, S., Pla, A. (2022, 01 février). *Vivre, travailler et habiter en France : où est-on le plus satisfait?* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6049227>

Gousse-Lessard, A.-S., & Laviolette, J. (2022). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo. *VertigO, Hors-série 36*. <https://doi.org/10.4000/vertigo.37073>

Guisse, N., & Roibian, S. (2017). *Les Français et leurs territoires: vécus et attentes vis-à-vis des pouvoirs publics*. Cahiers de la recherche du Crédoc. <https://www.credoc.fr/publications/les-francais-et-leurs-territoires-vecus-et-attentes-vis-a-vis-des-pouvoirs-publics-1>

Heider, F. (1958). *The psychology of interpersonal relations*. John Wiley & Sons Inc. <https://doi.org/10.1037/10628-000>

Hickson, J., Housley, W. F., & Boyle, C. (1988). The relationship of locus of control, age, and sex to life satisfaction and death anxiety in older persons. *The International Journal of Aging and Human Development*, 26(3), 191-199. <https://doi.org/10.2190/E5CK-THBM-QVQG-C3DN>

Holland, C., Geraghty, J., & Shah, K. (2010). Differential moderating effect of locus of control on effect of driving experience in young male and female drivers. *Personality and Individual Differences*, 48(7), 821–826. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2010.02.003>

Huang, J. L., & Ford, J. K. (2012). Driving locus of control and driving behaviors : Inducing change through driver training. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(3), 358-368. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.09.002>

INSEE. (2024, 16 janvier) *Population totale au 1er janvier - France métropolitaine* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/000067670>

INSEE. (2024, 27 février) *Dossier complet Département de Maine-et-Loire (49)* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-49>

INSEE. (2024, 27 février) *Dossier complet Département des Alpes-de-Haute-Provence (04)* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-04>

Jensen, L., Olsen, J., & Hughes, C. (1990). Association of country, sex, social class, and life cycle to locus of control in western European countries. *Psychological reports*, 67(1), 199–205. <https://doi.org/10.2466/pr0.1990.67.1.199>

Knapper, C. K., & Cropley, A. J. (1980). Interpersonal factors in driving. *Applied Psychology*, 29(4), 415–438. <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.1980.tb01104.x>

Kumar, R. & Varma, B. (2020). Multidimensional traffic locus of control and driving skills as predictors of quality of life among drivers. *EAS Journal of Psychology and Behavioral Sciences*, 2(5), 120-124. <https://doi.org/10.36349/easjpbs.2020.v02i05.003>

Lachman, M. E. (1983). Perceptions of intellectual aging: Antecedent or consequence of intellectual functioning? *Developmental Psychology*, 19(4), 482–498. <https://doi.org/10.1037/0012-1649.19.4.482>

Lachman, M. E. (1986). Locus of control in aging research: A case for multidimensional and domain-specific assessment. *Psychology and Aging*, 1(1), 34–40. <https://doi.org/10.1037/0882-7974.1.1.34>

Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318.

Laux, L. F., & Brelsford, J. (1990). Driver Locus of Control: Age and Sex Differences in Predicting Driving Performance. *Proceedings of the Human Factors Society Annual Meeting*, 34(13), 954-958. <https://doi.org/10.1177/154193129003401311>

Lawton M. P. (1983). Environment and other determinants of well-being in older people. *The Gerontologist*, 23(4), 349–357. <https://doi.org/10.1093/geront/23.4.349>

Le Monde. (1992, 14 avril). *Une manifestation à Grenoble et sur le plateau de Trièves L'autoroute Ambérieu-Sisteron est contestée par les écologistes*. Consulté le 16 mars 2024 sur https://www.lemonde.fr/archives/article/1992/04/14/une-manifestation-a-grenoble-et-sur-le-plateau-de-trieves-l-autoroute-amberieu-sisteron-est-contestee-par-les-ecologistes_3908299_1819218.html

Lefcourt, H. M. (1966). Internal versus external control of reinforcement: A review. *Psychological Bulletin*, 65(4), 206–220. <https://doi.org/10.1037/h0023116>

Les Services de l'État dans les Alpes-de-Haute-Provence. (2023, 27 juillet). *Le Document Général d'Orientation (DGO)*. <https://www.alpes-de-haute-provence.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-et-protection-des-populations/Securite-routiere/Les-documents-de-references/Document-General-d-Orientation-pour-la-Securite-Routiere-2023-2027>

Les Services de l'État en Maine-et-Loire. (2023, 28 août). *Le Document Général d'Orientation (DGO)*. <https://www.maine-et-loire.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-deplacements-et-securite-routiere-navigation/Securite-routiere/Coordination-securite-routiere/Le-Document-General-d-Orientation-DGO>

LesEchos. (2000, 30 octobre). *Unanimité des élus contre l'abandon du projet d'autoroute entre Grenoble et Sisteron*. Consulté le 16 mars 2024 sur <https://www.lesechos.fr/2000/10/unanimité-des-elus-contre-labandon-du-projet-dautoroute-entre-grenoble-et-sisteron-755335>

Likert, R. (1932). A technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 22 140, 55.

Maine-et-loire.fr. (2024, 16 mars). *Attractivité territoriale Le Département de Maine-et-Loire lance sa marque*. <https://www.maine-et-loire.fr/conseil-departemental/attractivite-territoriale>

Maine-et-loire.fr. (2024, 16 mars). *Observatoire du territoire du Maine-et-Loire*. <https://www.maine-et-loire.fr/observatoire-du-territoire-du-maine-et-loire>

Măirean, C., Havâraneanu, G.M., Popușoi, S.A., & Havâraneanu, C.E. (2017). Traffic locus of control scale – Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver's personality, risk perception, and driving behavior. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 45, 131-146. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.12.008>

Menec, V. H., Perry, R. P., Struthers, C. W., Schonwetter, D. J., Hechter, F. J., & Eichholz, B. L. (1994). Assisting At-Risk College students with attributional retraining and effective teaching1. *Journal of Applied Social Psychology*, 24(8), 675–701. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1994.tb00607.x>

- Mestre, C. (2006). L'avenir de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud : Entre désenclavement et tourisme. *Méditerranée*, 107, 93-100. <https://doi.org/10.4000/mediterranee.472>
- Mestre-Gonguet, C. (2002). L'intégration des arrière-pays de faible densité aux réseaux euro-méditerranéens de transport rapide : L'exemple des Alpes du Sud. *Méditerranée*, 98(1), 35-42. <https://doi.org/10.3406/medit.2002.3240>
- Mohit, M. A., Ibrahim, M., & Rashid, Y. R. (2010). Assessment of residential satisfaction in newly designed public low-cost housing in Kuala Lumpur, Malaysia. *Habitat international*, 34(1), 18-27. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2009.04.002>
- Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology*, 72(3), 339–343. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.72.3.339>
- Morganti, J. B., Nehrke, M. F., Hulicka, I. M., & Cataldo, J. F. (1988). Life-span differences in life satisfaction, self-concept, and locus of control. *The International Journal of Aging and Human Development*, 26(1), 45-56. <https://doi.org/10.2190/HDAD-XT0C-W8JB-63DR>
- Moustier, P. (2021). Produits-terroirs-paysages et développement local dans les Alpes de Haute-Provence. *Belgeo*, 2. <https://doi.org/10.4000/belgeo.49188>
- Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentologie de l'année 2021, Paris (2022)
- Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentologie de l'année 2021, Paris (2023)
- Office de Tourisme Provence Alpes Digne les Bains. (2024, 23 avril). *Le Train des Pignes*. Digne les bains tourisme. <https://www.dignelesbains-tourisme.com/decouvrir/les-incontournables/train-des-pignes/>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533–545. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2004.05.007>
- Poulain, J. P. (1997). Goût du terroir et tourisme vert à l'heure de l'Europe. *Ethnologie Française*, 27(1), 18–26. <http://www.jstor.org/stable/40989824>
- Provence Alpes Agglomération. (2024, 23 avril). *85 – desserte de Digne-les-Bains : les étapes du chantier d'aménagement à 45,9 M€ sont validées*. <https://www.provencealpesagglo.fr/rn-85-desserte-de-digne-les-bains-les-etapes-du-chantier-damenagement-a-459-me-sont-validees/>

Rejali, S., Emami, E., Tayarani Najjaran, E., & Mohammadzadeh Moghaddam, A. (2023). Calm down, please! : Exploring the effects of driving anger expression (Dax) on traffic locus of control (T-loc) and crash involvement among drivers in Tehran, Iran. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 94, 286-304. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.02.016>

Reynard, R. (2016). La qualité de vie dans les territoires français. *Revue de l'OFCE*, 145(1), 33-48. <https://doi.org/10.3917/reof.145.0033>

Reynard, R., Viallette, P. (2018, février). *Les dynamiques de la qualité de vie dans les territoires* [Base de données]. INSEE.

Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs: General and Applied*, 80(1), 1-28. <https://doi.org/10.1037/h0092976>

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>

Ryckman, R. M., & Malikiosi, M. X. (1975). Relationship between Locus of Control and Chronological Age. *Psychological Reports*, 36(2), 655-658. <https://doi.org/10.2466/pr0.1975.36.2.655>

Sauvayre, R. (2013). *Les méthodes de l'entretien en sciences sociales*. Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.sauva.2013.01>

Schulz, R., Heckhausen, J., & Locher, J. L. (1991). Adult development, control, and adaptive functioning. *Journal of Social Issues*, 47(4), 177–196. <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1991.tb01841.x>

Société Française de Psychologie. (2021, 9 septembre). *Code de Déontologie des psychologues 2021*. codededeontologiedespsychologues. Consulté le 16 mars 2024 sur. Consulté le 16 mars 2024 sur <http://www.codededeontologiedespsychologues.fr/Code-de-Deontologie-des.html>

Tornambe, B. (2024, 24 janvier). *Alpes-de-Haute-Provence: vers la réouverture de la ligne ferroviaire entre Digne-les-Bains et Saint-Auban ?*. Bfmtv. Consulté le 16 mars 2024 sur https://www.bfmtv.com/bfm-dici/alpes-de-haute-provence-vers-la-reouverture-de-la-ligne-ferroviaire-entre-digne-les-bains-et-saint-auban_AN-202401241017.html

Türkoğlu, H. D. (1997). Residents' satisfaction of housing environments: the case of Istanbul, Turkey. *Landscape and urban planning*, 39(1), 55-67. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(97\)00040-6](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(97)00040-6)

Université d'Angers. (2024, 16 mars). *Facultés et instituts*. univ-angers. <https://www.univ-angers.fr/fr/acces-directs/facultes-et-instituts.html>

Warner, H. W., Özkan, T., & Lajunen, T. (2010). Can the traffic locus of control (T-LOC) scale be successfully used to predict Swedish drivers' speeding behaviour? *Accident Analysis and Prevention*, 42(4), 1113–1117. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.025>

World Health Organization. (2012). *Programme on mental health: WHOQOL user manual* (No. WHO/HIS/HSI Rev. 2012.03). World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-HIS-HSI-Rev.2012-3>

Index des tableaux

Tableau 1. Statistiques descriptives des scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction du département de résidence.....	23, 27
Tableau 2. Test T de Welch pour les scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction du département de résidence.....	28
Tableau 3. Test T de Welch pour les scores de satisfaction de vie quotidienne en fonction de l'âge.	30
Tableau 4. Test T de Mann-Whitney pour les scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées en fonction du département de résidence.....	30
Tableau 5. Test T de Mann-Whitney pour les scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées en fonction de l'âge.	32
Tableau 6. Corrélations de Spearman entre les scores de l'échelle hiérarchique d'internalité et les scores de satisfaction de vie quotidienne.....	32

Index des graphiques

Graphique 1. Répartition des scores totaux de satisfaction de vie quotidienne par dimensions pour les Bas-Alpins.	22
Graphique 2. Répartition des scores totaux de satisfaction de vie quotidienne par dimensions pour les Angevins.	23
Graphique 3. Graphique descriptif du test de de Man-Whitney des scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées	25
Graphique 4. Fréquences des scores de l'échelle hiérarchique d'internalité pour personnes âgées	25

Tables des annexes

Annexe 1 : Résumé des entretiens.....	38
Annexe 2 : Résumé des entretiens exploratoire	45

Annexes

Annexe 1 : Résumé des entretiens

Fiche de consentement

Je déclare accepter, librement, et de façon éclairé, de participer à cette étude en psychologie sociale.

Les données recueillies sont anonymes et confidentielles.

Je peux à tout moment me retirer de cette étude.

Fait à Le

Signatures

Le participant

Le chercheur

Questionnaire socio-démographique

Age :

Sexe : Homme Femme

Quel mode de déplacement utilisez-vous ? (Plusieurs choix possible)

Voiture La marche Vélo Motocycle Transport en commun

A quelle fréquence vous déplacez-vous par semaine ?

Moins de 2 fois par semaine Moins de 5 fois par semaine

Moins de 10 fois par semaine Plus de 10 fois par semaine

Nombre d'accidents corporel vécu :

Aucun Moins de 5 Plus de 5

Nombre d'accidents matériel vécu :

Aucun Moins de 5 Plus de 5

Questionnaire de satisfaction de vie quotidienne dans le département

Merci de répondre aux questions suivantes quant à votre satisfaction de vie quotidienne.

1. Les transports en commun

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de l'**accessibilité** des transports en commun dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **qualité** des transports en commun dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **diversité** des transports en commun dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

2. Les soins médicaux

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de l'**accessibilité** des soins médicaux dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)

Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **qualité** des soins médicaux dans le département ?

Très satisfait(e)

Plutôt satisfait(e)

Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)

Plutôt insatisfait(e)

Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **diversité** des soins médicaux dans le département ?

Très satisfait(e)

Plutôt satisfait(e)

Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)

Plutôt insatisfait(e)

Très insatisfait(e)

3. Les services municipaux

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de l'**accessibilité** des services municipaux dans le département ?

Très satisfait(e)

Plutôt satisfait(e)

Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)

Plutôt insatisfait(e)

Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **qualité** des services municipaux dans le département ?

Très satisfait(e)

Plutôt satisfait(e)

Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)

Plutôt insatisfait(e)

Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **diversité** des services municipaux dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

4. Les services de loisirs

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de l'**accessibilité** des services de loisir dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **qualité** des services de loisir dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de la **diversité** des services de loisir dans le département ?

- Très satisfait(e)
- Plutôt satisfait(e)
- Ni satisfait(e) ni insatisfait(e)
- Plutôt insatisfait(e)
- Très insatisfait(e)

Questionnaire n°3

Madame, Monsieur,

Vous allez lire une série d'opinions présentées par deux. Pour chaque paire vous voudrez bien choisir celle qui vous paraît la plus proche de ce que vous pensez vous-même en cochant la case correspondante.

Efforcez-vous de prendre position pour toutes les propositions, le plus spontanément possible.

- 1)** a – Les enfants à problème ont souvent reçu une éducation trop sévère.
 b – Aujourd’hui les enfants ont des problèmes parce les parents leur laissent faire tout ce qu’ils veulent

- 2)** a – Le peu d’intérêt que les gens portent à la politique est la principale cause des guerres.
 b – Il y aura toujours des guerres quels que soient les efforts que l’on fasse pour les empêcher.

- 3)** a – Chacun reçoit le respect qu'il mérite.
 b – Bien souvent la valeur d'un homme passe inaperçue quels que soient ses mérites.

- 4)** a – Sans une bonne part de chance personne ne peut accéder à des responsabilités.
 b – Si une personne capable ne parvient pas à occuper une bonne position, c'est parce qu'elle n'a pas su profiter de la situation.

- 5)** a – L'hérédité est déterminante dans la personnalité de quelqu'un.
 b – C'est l'expérience de la vie qui nous fait ce que nous sommes.

- 6)** a – J'ai toujours pensé que ce qui devait arriver finissait toujours par se produire.
 b – Faire confiance au destin ne m'a jamais réussi, je préfère décider de mes actes moi-même.

- 7)** a – Le citoyen moyen a une influence réelle sur les décisions du gouvernement.

- b – Le monde est dirigé par un petit nombre de personnes au pouvoir, et le simple citoyen ne peut pas y faire grand-chose.
- 8)** a – Il y a des gens méchants.
 b – Il y a du bon en chacun.
- 9)** a – Pour moi, obtenir ce que je désire n'a rien à voir avec la chance.
 b – Très souvent nous ferions bien de prendre nos décisions en tirant à pile ou face.
- 10)** a – Beaucoup de gens ne réalisent pas combien leur vie est déterminée par la chance.
 b – Le hasard n'existe pas.
- 11)** a – On doit toujours reconnaître ses fautes.
 b – Il est généralement préférable de dissimuler ses erreurs.
- 12)** a – Il est difficile de savoir si une personne nous aime ou non.
 b – Le nombre de nos amis dépend de notre gentillesse.
- 13)** a – Quelquefois, je me demande comment certains professionnels sont arrivés au niveau qu'ils occupent.
 b – Il y a une relation étroite entre la difficulté des études suivies et la situation à laquelle on peut accéder.
- 14)** a – Il m'arrive souvent de penser que je n'ai qu'une faible influence sur les choses qui me concernent.
 b – Il m'est difficile d'accepter que la chance ou le hasard jouent un rôle important dans ma vie.
- 15)** a – La plupart du temps, je ne sais pas très bien où veulent en venir les hommes politiques.
 b – A long terme, nous sommes responsables de ceux qui nous gouvernent aussi bien sur le plan local que national.

Annexe 2 : Résumé des entretiens exploratoire

Résumé entretien Angevin :

Comment vous déplacez-vous dans le département ?

Déplacement uniquement via voiture, dans le cadre de courses, d'activité, une à deux fois par semaine.

Est-ce qu'il est difficile de se déplacer dans le département ?

Se déplacer dans le département est facile mais il y a souvent des travaux qui peuvent être gênant pour se déplacer.

Comment sont les routes dans le département ? Les espaces de voiries sont-ils bien entretenus ?

Les routes sont bien entretenues dans le département.

Conduire dans le département est-il dangereux ? Pourquoi ? Vous sentez-vous en sécurité sur les routes dans le département ? (Automobiliste mais aussi modes doux).

Conduire dans le département n'est pas compliqué sauf pendant « les heures de pointes », ou il peut y avoir des bouchons à cause des sorties de bureaux. Aussi, rouler la nuit est difficile, « j'évite de conduire la nuit et à la campagne ».

Vous déplacez-vous seul ? Comment vous déplacez-vous ? Par obligation par choix ? Le coût/prix ?

Les déplacements se font seul par choix.

Avez-vous déjà vue ou été victime d'accident ? Développez

Aucun accident et n'a été témoin que d'accrochage matériel.

Résumé entretien Bas-Alpin

Comment vous déplacez-vous dans le département ?

Déplacement uniquement via voiture afin de se promener, faire des courses.

Est-ce qu'il est difficile de se déplacer dans le département ?

« Oui, il y a très peu de transport en commun aux heures ou ont veut les prendre ».

Comment sont les routes dans le département ? Les espaces de voiries sont-ils bien entretenus ?

« Oui, tout va bien, il n'y a aucun problème ».

Conduire dans le département est-il dangereux ? Pourquoi ? Vous sentez-vous en sécurité sur les routes dans le département ? (Automobiliste mais aussi modes doux).

« Les voiries sont de qualités mais il y a de plus en plus de gens qui roulent vites et qui ne mettent pas de clignotant pour changer de direction, ce sont des jeunes avec une moyenne d'âge de moins de 25 ans. Ils roulent souvent au-dessus de la limitation de vitesse autorisée »

Vous déplacez-vous seul ? Comment vous déplacez-vous ? Par obligation par choix ? Le coût/prix ?

Se déplace seulement par choix. Il y a une problématique au niveau du prix de l'essence seulement qui devient de plus en plus chère

Avez-vous déjà vue ou été victime d'accident ? Développez

A déjà vu des accidents environ une dizaine de fois, autant des accrochages que des accidents graves. Il a évité des accrochages puis rajoute « on peut dire que j'en évite tous les jours ».