



Mise en œuvre et évaluation d'une intervention basée sur l'engagement à respecter les limites de vitesse auprès de participants à des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route.

Patricia Delhomme*

Avec la participation de :

Valérie Kreel

Françoise Bragagnolo

Dominique Ducamp

Gabrièle Korn

Cécile Lardon

Marie-Pascale Laurent

Jean-François Lequellenec

Isabelle Ragot

Carole Rodon

André Schamelhout

Pierrette de Vit

Convention DSCR-INRETS N° 01/018/T- étude N°3. Novembre 2003.

* L'auteur remercie Monsieur LEGROS de la DSCR, Monsieur LOIR du CT du Sud Ouest, les directrices de centres Mesdames CADET, CLAPTIEN & JACQ, les présidents ou directeurs de centres Messieurs AUGÉ, BERNARD, CHAUMETTE, DUCAMP, GRISON, HECQUET, LEGOND, LE QUEMENER, MARAIS, PANYA, POLIDORI & SAVIGNAC et Monsieur ACOURT Président de France sécurité routière qui ont permis la réalisation de cette recherche. Elle remercie aussi tous les titulaires du BAFM ou BAFCRI, qui ne sont pas directeurs de centre, qui se sont associés à leurs co-animateurs psychologues pour la mise en œuvre de cette recherche dans les stages en particulier Mesdames GASCHET, GILLOT, LEFEBRE, SEBILLE et Messieurs BARRE, BOSSARD, LEMAITRE, MAUDUIT, THIBAUT & VERRIER. Elle remercie enfin toutes les personnes non citées qui ont pris part à un titre ou à un autre à cette recherche.

Résumé de la recherche

Depuis une dizaine d'années, les *stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route* ont été mis en place en France à l'adresse des automobilistes infractionnistes. Les stages réunissent ces automobilistes en petit groupe, le plus souvent pendant deux jours. Ils sont animés par une équipe composée d'un psychologue et d'un formateur spécialisé à la conduite¹. Ces stages, représentent un contexte privilégié pour modifier les attitudes des participants vis-à-vis de la conduite automobile. L'objectif de ces stages est en particulier de faire prendre conscience aux participants du danger de transgresser les règles légales de conduite. Dans quelle mesure ces stages y parviennent-ils ? Un autre objectif, certes plus ambitieux, est d'amener les automobilistes à changer leurs comportements dans le sens du respect de ces règles, fut-ce de manière transitoire. Les stages y réussissent-ils ? Par ailleurs si changement il y a, que ce soit sur le plan des attitudes ou (et) des comportements, quels sont les processus sous-jacents à ce changement ?

A ce jour, peu d'études ont été menées en France sur les effets des stages ou se sont intéressées aux motifs pour lesquels ces stages peuvent avoir un effet. Dans notre recherche, nous nous sommes focalisés sur la modification d'une seule dimension de la conduite : la vitesse. Notre objectif a été de :

- mettre en place une modalité d'intervention susceptible d'augmenter les chances que les participants de ces stages s'engagent à respecter les limitations de vitesses sur la route.
- tester l'efficacité de cette modalité d'intervention.

Dans un premier temps, nous avons mis en place, dans les stages, une intervention pour amener les participants à s'engager à respecter les limitations de vitesse chaque fois qu'ils prennent le volant. Les participants sont tous concernés à des degrés divers par la transgression des règles légales de vitesse. Cette infraction est une des principales causes des accidents de la route et est commise, selon le type de route emprunté, avec une grande stabilité. Comme la vitesse constitue le moyen privilégié pour réguler l'activité de conduite, elle représente la principale cible des actions de persuasion dont l'objectif est de réduire le nombre d'accidents et leur gravité.

Dans un second temps, nous avons évalué, l'effet de cette intervention par entretiens téléphoniques répétés à quatre occasions allant d'une dizaine de jours à plus de cinq mois après le stage.

Un cadre d'intervention : l'engagement

La participation à des stages de formation est depuis longtemps reconnue comme un contexte favorable au changement personnel. Durant la seconde guerre mondiale, le psychologue Kurt Lewin (1947) a identifié que ce changement était d'autant plus probable que les participants pouvaient exprimer des points de vue favorables au changement dans un contexte où ils prenaient la parole en toute liberté sans pression explicite de l'animateur. Encourager l'expression publique de points de vue favorables au changement est devenu une modalité courante d'animation des groupes de formation. De fait, s'engager en public et en toute liberté à adopter un comportement engendre des changements plus importants et plus durables que la simple exposition à des informations favorables à ce comportement.

Plus récemment se sont développés des cadres d'intervention basés explicitement sur l'engagement. Nombre de recherches en attestent l'efficacité dans divers domaines (santé, travail, etc.) pour des comportements aussi divers que l'usage du préservatif, le suivi d'un régime alimentaire, la participation à un stage de formation chez les demandeurs d'emploi, l'usage d'équipements de sécurité, la participation à des actions caritatives, etc. La sécurité routière ne fait pas exception à la règle comme en témoignent les travaux de Scott Geller (1998) menés essentiellement à propos du port de la ceinture de sécurité. Cependant si les interventions basées sur l'engagement ont été mises en œuvre dans des organisations comme des entreprises, des hôpitaux, etc., à notre connaissance l'engagement n'a jamais été introduit dans un cadre imposé juridiquement comme celui des stages.

¹ Titulaire du BAFM ou BAFCRI.

Les interventions basées sur l'engagement entrent dans un cadre où l'initiative du changement vient des individus eux-mêmes auprès desquels on souhaite le changement sans la pression d'une autorité (Freedman & Fraser, 1966). Les conséquences de l'engagement sont liées aux conditions dans lesquelles cet engagement a été pris. Il doit être ressenti comme résultant d'un choix délibéré de la part de l'individu. C'est l'acte d'engagement lui-même qui amènerait l'individu à adopter ultérieurement un comportement qu'il n'aurait pas entrepris spontanément et influencerait ses cognitions (idées, croyances, savoirs). Nombre de recherches montrent un effet positif de l'engagement, les explications demeurent cependant à titre d'hypothèses, certaines portent sur un processus de rationalisation comme la dissonance cognitive ou le besoin de consistance dans le sens où l'individu qui s'est engagé rationaliserait ses motifs en faveur du nouveau comportement. D'autres sont avancées comme l'auto-perception (perception de ses propres comportements) ou la réactance psychologique (réaction face à la menace perçue de sa propre liberté personnelle).

Terrain et mise en place de la recherche

Les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route

Les automobilistes infractionnistes assistent à un stage qui dure deux jours. Le motif est soit de récupérer des points, soit sur proposition du Procureur de la République en alternative à la poursuite judiciaire en matière d'infractions routières (ce type de stage peut aussi durer une seule journée, lequel cas n'entrera pas dans notre corpus) soit par obligation pour les automobilistes «novices», ayant le permis depuis moins de deux ans, qui ont commis une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points ».

La formation dispensée dans les stages suit une trame fixée au niveau national par une mallette pédagogique. Nous nous sommes appuyés sur cette trame pour mettre en oeuvre dans les stages un cadre d'intervention basé sur l'engagement. Un long travail de familiarisation, d'observation, de pré-tests a été nécessaire. La coopération de psychologues expérimentés dans le domaine de l'animation des stages a été précieuse pour nous aider à mettre en oeuvre un cadre d'intervention basé sur l'engagement. Au total sept psychologues ont introduit notre protocole de recherche dans 43 stages répartis dans 15 centres agréés couvrant différents départements ou régions de France (Côtes d'Armor, Ile de France, Landes, et Rhône-Alpes).

Le cadre d'intervention : l'engagement

Le cadre d'intervention mis en place est basé sur le principe de l'engagement évoqué plus haut et qui comprend deux étapes :

1. A la fin de la première journée du stage, le psychologue propose aux automobilistes un court questionnaire en leur précisant qu'ils sont libres d'accepter ou de refuser de le remplir (requête initiale). Au-delà du contenu des réponses aux questions, ce questionnaire vise à amener les participants à se positionner par écrit en faveur de la sécurité routière. De ce point de vue, c'est un travail préparatoire, une amorce en quelque sorte à l'engagement futur de respecter les limitations de vitesse.
2. La demande d'engagement est introduite (requête cible), lors de la quatrième demi-journée du stage. Comme dans la recherche de Kurt Lewin, un contexte a été créé pour encourager l'expression publique de points de vue favorables au respect des limitations de vitesse afin d'augmenter la probabilité que les individus s'engagent en toute liberté à respecter les limitations de vitesse. Le psychologue entame une discussion avec les participants sur ce qu'ils devraient faire pour diminuer le risque d'accident. Il s'agit ici de favoriser et de soutenir un discours sur le respect des limitations de vitesse. Dès qu'un des participants parle de réduire sa vitesse ou de respecter la limitation de vitesse sur route, le psychologue relance la discussion sur le respect des limitations de vitesse. Puis le psychologue les invite à s'engager en public à respecter, au cours des six prochains mois, les limitations de vitesse chaque fois qu'ils prennent le volant. Pour ce faire, ils signent une feuille d'engagement.

Si l'on replace notre démarche dans le cadre théorique de l'engagement, elle s'apparente à une procédure mixte de type « pied-dans-la-porte ». Cette procédure comprend deux étapes qui consistent à demander peu dans un premier temps (requête initiale) pour obtenir davantage ultérieurement (requête cible), cf. Freedman et Fraser (1966), et un contexte où le psychologue favorise les échanges entre les participants sur la vitesse et oriente sans pression explicite leur discussion sur les avantages du respect des limitations de vitesse avant d'introduire la requête finale (soit la demande d'engagement), cf. Lewin (1947). L'acte d'engagement se prend en public et est formalisé par écrit.

Plan de recherche et évaluation

L'appréciation d'un effet appelle la comparaison entre une condition dans laquelle l'intervention est présente (condition expérimentale) et une condition dans laquelle l'intervention est absente (condition témoin). Cependant dans les recherches de terrain, il est souvent difficile de tester réellement l'effet d'une action dans la mesure où le groupe expérimental et le groupe témoin ne peuvent pas être contactés dans des conditions comparables avant et après l'intervention. De plus ces groupes peuvent ne pas être équivalents. Un procédé utilisé pour contourner cet obstacle est de se doter de deux groupes témoins. Au total, nous avons considéré trois groupes de participants :

- Un groupe dit expérimental dans lequel cinq psychologues introduisent l'intervention basée sur l'engagement dans deux stages sur trois.
- Un groupe dit témoin C où ces cinq psychologues n'introduisent pas l'intervention basée sur l'engagement dans un stage sur trois (ce groupe est appelé groupe témoin C car l'objectif est d'accroître les chances de comparabilité des participants entre le groupe expérimental et ce groupe témoin²).
- Un groupe dit témoin où deux psychologues n'ont jamais introduit l'intervention basée sur l'engagement dans les stages.

Réunis pour suivre le stage, les participants terminent leur formation sans qu'il soit possible de les contacter à nouveau. Or il était indispensable pour nous de les recontacter afin de tester l'impact de l'intervention basée sur l'engagement. Nous les avons donc impliqués dans une autre enquête sur les comportements de déplacement que nous avons menée par téléphone (qui dure 5 min). Nous avons alors invité les psychologues à demander aux participants s'ils accepteraient de donner leurs coordonnées téléphoniques pour y prendre part. Cette demande de prendre part à l'enquête sur les comportements de déplacements a été introduite auprès des participants des trois groupes durant la troisième demi-journée du stage, soit avant d'amener les participants du groupe expérimental à s'engager à respecter les limitations de vitesse afin de séparer ces deux sollicitations. Notre recherche sur l'engagement dans les stages a donc été évaluée auprès des volontaires qui ont accepté de prendre part à l'enquête sur les comportements de déplacements. Cette évaluation a été réalisée à l'aide d'entretiens directs menés par quatre interviewers entraînés. Ceux-ci ignoraient dans quel groupe se trouvaient les participants. Les interviews ont été répétées à quatre occasions : 10-12 jours après le stage, 40-45 jours, 100-110 jours et 150-170 jours après le stage. Au cours des entretiens, nous avons recueilli auprès des participants qui déclarent avoir conduit un véhicule au cours de la période de temps considérée, les mesures suivantes se rapportant lors du premier entretien aux 8 derniers jours, lors du second entretien aux 3 dernières semaines, lors du troisième et du quatrième entretien aux 4 dernières semaines :

- le kilométrage parcouru ;
- les trajets effectués (longueur, types de route sur lesquels l'automobiliste déclare avoir conduit, motifs des déplacements, horaires de déplacements) ;
- s'ils ont respecté ou dépassé les limitations de vitesse au cours de la période de temps considérée pour chacun des entretiens au niveau général puis pour chaque type de route sur lequel ils déclarent avoir

² La limite réside cependant dans le fait que les psychologues peuvent se comporter, à leur insu, différemment dans les stages selon qu'ils ont ou n'ont pas à introduire l'intervention basée sur l'engagement.

conduit, enfin ceux qui déclarent avoir dépassé les limitations de vitesse ont été invités à indiquer l'importance et la fréquence du dépassement ;

- si par rapport à un an, ils roulent beaucoup plus vite, plus vite, n'ont pas modifié leur vitesse, roulent moins vite ou beaucoup moins vite au niveau général puis pour chaque type de route sur lequel ils déclarent avoir conduit ;
- les accidents et les sanctions pour infractions (nombre et type) après le stage, soit au cours des 3 semaines précédant le second entretien et des 4 semaines précédant le troisième et le quatrième entretien (les 8 derniers jours précédant le premier entretien représentent une période de temps trop brève pour permettre de tester l'effet de l'intervention sur les accidents et les infractions sanctionnées).

Résultats

Dans une première étape, nous décrivons l'échantillon de participants qui a pris part à notre recherche et les trois groupes (expérimental, témoin C et témoin) que nous avons constitués. Dans une seconde étape, nous présentons les participants du groupe expérimental selon qu'ils se sont ou non engagés. Enfin, nous exposons les principaux effets de l'intervention mis en évidence à l'aide de tests statistiques³ permettant de décider si les résultats sont dus ou pas au hasard.

Description de l'échantillon

A l'issue de nombreux pré-tests, la recherche proprement dite sur l'engagement a été réalisée auprès de 624 participants qui ont assisté à un stage entre mai 2002 et le 15 septembre 2002. Il y a en moyenne 15,5 participants (entre 6 et 20) par stage. L'âge moyen des participants est de 33,8 ans (entre 18 et 80 ans). L'échantillon est composé de 89,7 % d'hommes (N = 560) et de 10,3 % de femmes (N = 64). Les participants assistent à un stage pour récupérer des points pour 55,3 % d'entre eux (N = 345), en alternative à la poursuite judiciaire pour 21,6 % (N = 135) ou en tant que «novices» pour 23,1 % (N = 144).

Répartition des participants selon le plan de recherche

Hormis l'introduction de l'intervention, la principale différence qui réside entre les trois groupes (expérimental, témoin C et témoin) provient de la quasi-absence de participants qui assistent à un stage en alternative à la poursuite judiciaire dans le groupe témoin, ce qui montre l'intérêt d'avoir constitué deux groupes témoins. De fait, le groupe expérimental, composé de 271 participants (43,4 %) dont 233 hommes (86 %) et 38 femmes (14 %), comprend 119 participants qui assistent à un stage pour récupérer des points (43,9 %), 98 en alternative à la poursuite judiciaire (36,2 %) et 54 en tant que «novices» (19,9 %) et le groupe témoin C, composé de 163 participants (26,2 %) dont 148 hommes (90,8 %) et 15 femmes (9,2 %), comprend 96 participants qui assistent à un stage pour récupérer des points (58,9 %), 35 en alternative à la poursuite judiciaire (21,5 %) et 32 en tant que «novices» (19,6 %) tandis que le groupe témoin, composé de 190 participants (30,4 %) dont 179 hommes (94,2 %) et 11 femmes (5,8 %), comprend 130 participants qui assistent à un stage pour récupérer des points (68,4 %), 2 en alternative à la poursuite judiciaire (1,1 %) et 58 en tant que «novices» (30,5 %).

Combien de participants se sont ou non engagés à respecter les limitations de vitesse ?

Tout d'abord, 100 % des participants du groupe expérimental ont accepté de remplir le bref questionnaire (requête initiale de l'engagement) proposé à la fin de la première journée du stage. Le pourcentage d'engagés

³ Nous avons comparé les participants qui se sont engagés à ceux qui ne se sont pas engagés, à ceux du groupe témoin C et à ceux du groupe témoin à l'aide de χ^2 pour tester l'existence de différences en termes d'effectifs et de F de Snedecor pour tester l'existence de différences en termes de moyennes.

est similaire à celui des non engagés : 53,1 % (N = 144) se sont engagés à respecter les limitations de vitesse chaque fois qu'ils prennent le volant et 46,9 % (N = 127) ont refusé de s'y engager. Ce constat se retrouve chez les hommes (52,4 % d'engagés, N = 122 vs. 47,6 % de non engagés, N = 111) tandis que chez les femmes, il y a légèrement plus d'engagées (57,9 %, N = 22) que de non engagées (42,1 %, N = 16). Le taux d'engagement des femmes n'est cependant pas significativement plus élevé comparés à celui des hommes.

Le pourcentage d'engagés est comparable selon qu'ils assistent à un stage pour récupérer des points (53,8 %, 64 sur 119) ou en alternative à la poursuite judiciaire (58,2 %, 57 sur 98) tandis qu'il y en a légèrement moins parmi ceux qui assistent à un stage en tant que «novices» (42,6 %, soit 23 sur 54). Ces résultats se retrouvent dans des proportions similaires chez les hommes et chez les femmes.

Parmi ceux qui se sont engagés, il y en a moins qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse (38,2 %, N = 55) que pour d'autres infractions que la vitesse (59 %, N = 85) et 2,8 % (N= 4) ne signalent pas le motif de la dernière sanction. Ces résultats s'observent dans des proportions comparables entre les hommes et les femmes. Parmi ceux qui ne se sont pas engagés, il y en a autant qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse (46,4 %, N = 59) que pour d'autres infractions que la vitesse (50,4 %, N = 64) et 3,2 % (N = 4) ne signalent pas le motif de la dernière sanction. Ce constat s'observe principalement chez les hommes.

Il n'y a pas significativement davantage d'automobilistes qui se sont engagés selon qu'ils ont assisté à un stage en région parisienne (48 %, N =59/123) ou en Province (57,4 %, N = 85/148).

La phase d'évaluation

Taux de participation aux entretiens

Examinons tout d'abord auprès de combien de participants, l'intervention est évaluée. A partir d'un échantillon de 624 participants, l'intervention est évaluée lors du premier entretien auprès de 290 participants (46,5 %), lors du second entretien auprès de 229 participants (36,7 %), lors du troisième entretien auprès de 179 participants (28,7 %) et lors du quatrième et dernier entretien auprès de 158 participants (25,3 %). Le taux de participation à chacun des quatre entretiens n'est pas significativement différent selon les quatre groupes du plan d'évaluation de l'intervention : groupe des engagés, groupe des non engagés, groupe témoin C et groupe témoin (cf. Tableau A).

Tableau A : Participation aux quatre entretiens selon les quatre groupes (effectif et pourcentage)

	Engagés N = 144	Non engagés N = 127	Groupe témoin C N = 163	Groupe témoin N = 190
1 ^{er} entretien	82 56,9 %	50 39,4 %	70 42,9 %	88 46,3 %
2 nd entretien	62 43 %	38 29,9 %	53 32,5 %	76 40 %
3 ^{ème} entretien	49 34 %	27 21,3 %	43 26,4 %	60 31,6 %
4 ^{ème} entretien	45 31,2 %	23 18,1 %	35 21,5 %	55 28,9 %

L'engagement a-t-il un effet sur la vitesse tel que le déclarent les participants eux-mêmes ?

Globalement, il existe une différence significative ($p < .05$) entre le groupe des engagés, le groupe des non engagés, le groupe témoin C et le groupe témoin (cf. Tableau B). Parmi ceux qui se sont engagés, légèrement moins de la moitié ou la moitié d'entre eux déclarent avoir dépassé les limitations de vitesse alors que plus de

64 % dans les autres groupes déclarent avoir dépassé les limitations de vitesse. Des pourcentages très élevés d'infractionnistes s'observent lors du quatrième et dernier entretien chez les non engagés (plus de 90 %) et chez ceux du groupe témoin (80 %). L'effet en faveur de l'engagement se retrouve tant lors du premier que du second, du troisième que du quatrième entretien.

Cependant cet effet s'observe essentiellement chez ceux qui assistent à un stage en alternative à la poursuite judiciaire ou en tant que «novices» et ce, lors des deux premiers entretiens et ne se retrouve dans aucun des entretiens chez ceux qui assistent à un stage pour récupérer des points. De plus, cet effet s'observe chez ceux qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour d'autres infractions que la vitesse et ce, lors des quatre entretiens successifs tandis qu'il ne se retrouve pour aucun des entretiens chez ceux qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse.

L'effet global en faveur de l'engagement se retrouve pour certains types de route sur lesquels les participants déclarent avoir conduit pendant la période de temps considérée précédant chacun des entretiens et ce, essentiellement lors des trois premiers entretiens mais jamais sur la rocade/le périphérique ou sur route de campagne. Par ailleurs, ceux qui se sont engagés à respecter les limitations de vitesse mais qui déclarent avoir transgressé les règles légales de vitesse, se différencient très peu des autres groupes sur le plan de l'importance et de la fréquence de la transgression des règles légales de vitesse sur les types de routes qu'ils déclarent avoir empruntés durant les périodes de temps considérées.

Enfin, il leur a été demandé si par rapport à il y a un an ils ont modifié leur vitesse. Il existe un effet de l'engagement dans le sens où les participants qui se sont engagés à respecter les limitations de vitesse déclarent avoir davantage ralenti par rapport à il y a un an comparés à ceux qui ont refusé de s'engager, ceux du groupe témoin C et ceux du groupe témoin. Cet effet s'observe uniquement lors du premier entretien. L'effet en faveur de l'engagement sur le plan du ralentissement s'observe auprès de ceux qui assistent à un stage en récupération de points lors des trois premiers entretiens et auprès de ceux qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse lors du premier entretien seulement. Cet effet en faveur de l'engagement se retrouve en centre ville lors des trois premiers entretiens et sur autoroute lors du premier entretien seulement.

Tableau B : Participants qui ont déclaré avoir dépassé les limitations de vitesse lors des quatre entretiens selon les quatre groupes (effectif et pourcentage).

	Engagés	Non engagés	Groupe témoin C	Groupe témoin
1 ^{er} entretien	38/82 46,3 %	37/50 74 %	45/70 64,3 %	58/88 65,9 %
2 nd entretien	28/62 45,2 %	34/38 89,5 %	38/53 71,7 %	51/76 67,1 %
3 ^{ème} entretien	27/49 55,1 %	23/27 85,2 %	33/43 76,7 %	40/60 66,7 %
4 ^{ème} entretien	23/45 51,1 %	21/23 91,3 %	25/35 71,4 %	44/55 80 %

Les sanctions post stage

Un autre résultat en faveur de l'engagement est observé auprès des hommes à propos des sanctions pour infraction vis-à-vis de la vitesse au cours 4 semaines précédant le troisième et le quatrième entretien. Bien que les résultats ne soient pas significatifs (trop peu de participants ont été sanctionnés), parmi les hommes qui se sont engagés à respecter les limitations de vitesse, il y en a proportionnellement moins qui déclarent avoir été sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse comparés à ceux qui ont refusé de s'engager, ceux du groupe témoin et ceux du groupe témoin C. Ce constat ne s'observe cependant pas auprès des femmes.

Discussion

Rappelons tout d'abord que notre démarche était d'introduire une intervention dans le contexte des stages et d'évaluer l'effet de cette intervention. Nous avons mis en place une modalité d'intervention basée sur l'engagement à respecter les limitations de vitesse. Nous avons évalué l'effet de cette intervention par entretiens téléphoniques répétés à quatre occasions allant d'une dizaine de jours à plus de cinq mois après le stage selon un plan de recherche qui comporte deux groupes témoins. A notre connaissance, aucune étude de ce type n'a été menée jusqu'à présent dans les stages, en France comme à l'étranger. Les résultats vont dans le sens de l'effet positif de l'engagement à respecter les limitations de vitesse.

L'effet en faveur de l'engagement sur le plan du respect des limitations de vitesse semble cependant plus efficace chez deux catégories d'automobilistes : ceux qui assistent à un stage en alternative à la poursuite judiciaire ou en tant que « novices ». D'un côté, les résultats attestent d'un effet de l'engagement dans le sens où davantage d'automobilistes déclarent, lors des deux premiers entretiens, avoir respecté les limitations de vitesse parmi ceux qui assistent à un stage en alternative à la poursuite judiciaire ou en tant que « novices ». Cet effet ne se retrouve dans aucun des entretiens auprès de ceux qui assistent à un stage pour récupérer des points. D'un autre côté, les résultats attestent, lors des trois premiers entretiens, d'un effet de l'engagement sur le plan du changement de vitesse par rapport à il y a un an seulement chez ceux qui assistent à un stage pour récupérer des points : ils déclarent avoir davantage diminué leur vitesse par rapport à il y a un an comparés à ceux des autres groupes. De ce fait, l'engagement pourrait revêtir deux sens différents. Chez ceux qui assistent à un stage en alternative à la poursuite judiciaire ou en tant que « novices », il pourrait davantage signifier respecter les limitations de vitesse et chez ceux qui y assistent pour récupérer des points davantage ralentir sa vitesse sans pour autant respecter les limitations de vitesse.

L'engagement semble donc moins efficace chez ceux qui assistent à un stage pour récupérer des points, lesquels ont généralement fait l'objet de plus de sanctions, notamment vis-à-vis de la vitesse. Ils sont d'ailleurs plus nombreux à déclarer avoir été dernièrement sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse comparés à ceux qui assistent à un stage en alternative à la sanction ou en tant que « novices ». Les participants en alternative à la poursuite judiciaire assistent par choix au stage. Les « novices » quant à eux sont en stage par obligation, leurs habitudes comportementales sont cependant moins installées. De ce fait, ceux qui se sont engagés dans ces deux derniers groupes pourraient avoir davantage rationalisé leurs motifs en faveur du respect des limitations de vitesse et ceux qui sont en récupération de points en faveur d'une moins grande transgression des limitations de vitesse.

L'idée était de mettre en oeuvre une intervention pour amener les participants des stages à s'engager à respecter les limitations de vitesse. Considérons maintenant les participants selon la dernière sanction déclarée. D'un côté, l'effet de l'engagement sur le plan du respect des limitations de vitesse s'observe uniquement chez ceux qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour d'autres infractions que la vitesse et ce, lors des quatre entretiens successifs. D'un autre côté, l'effet de l'engagement sur le plan du changement de vitesse par rapport à il y a un an s'observe uniquement chez ceux qui déclarent avoir été dernièrement sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse et ce, lors du premier entretien seulement. L'engagement semble donc moins efficace auprès de ceux dont la dernière sanction porte sur une infraction vis-à-vis de la vitesse. Toutefois, d'une part la dernière sanction ne signifie pas que les participants n'aient pas été auparavant sanctionnés pour une infraction vis-à-vis de la vitesse, d'autre part, ceux qui ont été dernièrement sanctionnés pour une autre infraction que la vitesse ne signifie pas pour autant qu'ils respectent les limitations de vitesse.

Cette recherche a été menée auprès d'un échantillon d'infractionnistes à propos d'un comportement qui est d'une grande stabilité et difficile à changer. Alors qu'on pouvait ne pas s'attendre à des effets de grande ampleur, le gain relatif apporté par l'engagement est souvent de l'ordre de 20 à 40 % du point de vue du pourcentage de participants qui déclarent avoir respecté les limitations de vitesse. De plus, certaines observations montrent que plus de cinq mois après le stage, des effets persistent en particulier sur le plan de la vitesse que les participants déclarent avoir pratiquée. Certes, il est vrai que ces effets s'observent auprès des seuls automobilistes qui ont

accepté de participer à l'enquête sur les comportements de déplacement et alors même que les entretiens successifs menés auprès des participants ont pu avoir un effet auprès des quatre groupes.

Quelques questions demeurent néanmoins. Rappelons que nous avons approché auprès des participants le sentiment de respecter les limitations de vitesse ou encore d'avoir réduit leur vitesse par rapport à celle pratiquée un an auparavant. L'effet positif de l'engagement se traduit-il par des comportements que pratiquent réellement les automobilistes lorsqu'ils sont au volant ? Ceci nous paraît plausible d'une part au regard des travaux sur l'engagement et d'autre part du fait que les questions abordées durant les entretiens renvoyaient à un contexte spécifique de conduite, pour autant cette hypothèse demande à être testée dans un autre programme de recherche.