Fonds de recherche
Société et culture
Québec

Rapport de recherche

PROGRAMME ACTIONS CONCERTÉES

Adaptation des messages préventifs à l'orientation régulatrice des conducteurs

Chercheur principal
François Bellavance, HEC Montréal

Cochercheurs
Jean-Charles Chebat, HEC Montréal
Linda Lemarié, Université de Neuchâtel – Suisse

Établissement gestionnaire de la subvention
HEC Montréal

Numéro du projet de recherche
2013-OU-171592

Titre de l'Action concertée
Programme de recherche en sécurité routière FRQSC, SAAQ, FRQS

Partenaires de l'Action concertée
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
Fonds de recherche du Québec - Santé (FRQS)
Fonds de recherche du Québec - Société et culture (FRQSC)

Le Fonds s'engage à rendre public les Rapports de recherche produits dans le cadre des Actions concertées. Le contenu n'engage que ses auteurs.

Table des matières

Table des matières _____ *1*

Partie A : Contexte de la recherche _____ *2*

Type de message préventif et orientation régulatrice du conducteur _____ **5**

Objectifs poursuivis _____ **7**

Hypothèses de recherche _____ **7**

Partie B –Retombées et Implications _____ *8*

Partie C- Méthodologie _____ *10*

Phase 1 _____ **10**

Phase 2 _____ **11**

PARTIE D : RESULTATS _____ *12*

Phase 1 : Profil des conducteurs à risque _____ **12**

Phase 2: Test des messages préventifs _____ **16**

Conclusions et pistes de solution _____ **21**

Contributions de ces travaux en termes d'avancement des connaissances _____ **22**

Partie E- Pistes de Recherche _____ *22*

Partie F – Références _____ *23*

Remerciements _____ *25*

ANNEXES _____ *26*

PARTIE A : CONTEXTE DE LA RECHERCHE

Le bilan routier fait état de 361 personnes décédées sur les routes québécoises en 2015 (SAAQ, 2016). Un chiffre qui, bien qu'en diminution en comparaison à la moyenne des dernières années, reste encore trop élevé. Dans la majorité des cas ce sont des facteurs humains tels que l'ébriété du conducteur et/ou l'adoption d'une vitesse excessive qui sont en cause. Malgré tous les risques liés à l'adoption de ces comportements dangereux, certains conducteurs continuent à mettre leur vie en danger ainsi que celle de leurs passagers et des autres usagers de la route.

Pour enrayer ce phénomène, la SAAQ a développé des campagnes de sensibilisation et de prévention visant à modifier les attitudes et les comportements en matière de sécurité routière. Cependant force est de constater que ces efforts, bien qu'ayant eu des retombées positives, peinent à atteindre les conducteurs les plus à risque. En effet comme démontré au sein de nombreuses recherches au cours des dernières années, les utilisateurs de la route les plus dangereux semblent également les moins sensibles aux messages véhiculés par les campagnes de sécurité routière (pour une revue de la littérature voir Lewis et al., 2007).

Ces campagnes de prévention sont fondées sur le principe que plus un comportement est perçu comme risqué moins il sera adopté. Elles focalisent, dans la majorité des cas, sur les conséquences négatives pouvant découler d'un comportement de conduite peu sécuritaire (Lewis et al., 2007; Rhodes et al., 2005 ; Taubmann et al., 2003). Les messages sont généralement formulés à la négative et présentent les comportements à éviter en vue de prévenir les risques qui y sont liés. Cette stratégie peut avoir des répercussions positives sur une partie de la population mais ne semble pas adaptée à l'ensemble des conducteurs et notamment aux

conducteurs les moins averses au risque. Lewis et al. (2007) montrent que les messages qui s'appuient sur la menace de mort en vue d'inciter les jeunes conducteurs à plus de prudence au volant peuvent avoir un effet inverse à celui désiré appelé effet « boomerang ». Ils poussent les jeunes les moins averses au risque à conduire de façon encore plus imprudente sur la route. Ces effets contreproductifs avaient déjà été mis en avant par Rhodes et al. (2005) qui concluaient que « *bien qu'il puisse y avoir un impact positif sur une large proportion de jeunes averses au risque, il existe peu de doutes que ces types de messages ne feront rien d'autre que d'inspirer les jeunes les plus prônes à prendre des risques à démontrer leur vaillance* ».

En effet focaliser sur la prise de risque c'est oublier que tous les individus ne perçoivent pas le risque et sa définition même de façon identique. Si l'on en croit la théorie de l'orientation régulatrice (*regulatory focus*) (Crowe et Higgins, 1997), la population se divise en deux catégories de taille équivalente et caractérisées par la poursuite de deux buts opposés : atteindre des succès (orienté *promotion*) vs éviter les échecs (orienté *prévention*). Pour les premiers le risque est inhérent à la mise en place de leurs actions et n'est qu'un élément secondaire voir parfois nécessaire à la réalisation de leurs objectifs. Pour les seconds le risque peut nuire à la réalisation de leurs objectifs et doit, de ce fait, être réduit au maximum.

Bien qu'ayant très rarement été appliquée au cas de la sécurité routière, cette distinction est fondamentale dans notre modèle et pourrait permettre de mieux comprendre pourquoi certains conducteurs, en toute conscience des risques liés à leurs comportements, continuent à s'engager dans des comportements dangereux.

La mise à jour de ces deux types d'orientation régulatrice vise à mettre en place des messages de prévention plus impactant car adaptés au profil et aspirations des utilisateurs de la route les plus à risque.

A notre connaissance, seules deux recherches ont mis en évidence le lien pouvant exister entre orientation régulatrice et prise de risque au volant. Partant du principe que les individus orientés « promotion » sont principalement motivés par des buts positifs et qu'ils sont par conséquent moins sensibles aux risques encourus, Hamstar et al. (2011) ont installé un GPS dans la voiture de 126 participants et enregistrés leur comportement de conduite pendant deux mois. Au début de l'expérimentation, les participants avaient à remplir un questionnaire visant à mesurer leur orientation régulatrice. Leurs résultats mettent en évidence, d'une part, une relation positive entre le fait d'être de type « promotion » et le dépassement fréquent de la vitesse autorisée et, d'autre part, une relation négative pour les individus de type « prévention ». Werth et Förster (2007) ont formulé des hypothèses similaires et démontré, à l'aide d'un simulateur de conduite, que les conducteurs orientés « promotion » freinent moins rapidement lorsqu'ils aperçoivent un danger sur la route que les conducteurs de type « prévention».

L'intérêt majeur de ces résultats repose sur leurs répercussions possibles dans le cadre de l'élaboration de campagnes de prévention. En effet, la littérature portant sur la persuasion publicitaire montre que les messages les plus persuasifs sont ceux qui sont adaptés à l'orientation régulatrice des individus auxquels ils sont destinés (Lee et Aaker, 2004), aussi connu en tant que « pertinence régulatrice ». Deux composantes du message peuvent être ainsi prises en considération : l'orientation du message (positive vs négative) et la finalité présentée (désirable ou indésirable).

Type de message préventif et orientation régulatrice du conducteur

Orientation du message : positive ou négative?

Il existe deux manières de présenter un message préventif : soit en termes de retombées négatives liées à la non adoption du comportement recommandé soit au contraire en termes de retombées positives liées à l'adoption de ce comportement. Cette distinction est présentée dans la littérature par la notion de formulation (*framing*) négative vs positive (Aaker et Lee, 2001 ; Lee et Aaker, 2004 ; Zhao et Pechmann, 2007). Transposé au domaine de la sécurité routière cela reviendrait à distinguer un message du type « Le non-respect des limites de vitesse ***augmente*** le risque de décéder dans un accident de voiture » vs un message du type « Le respect des limites de vitesse ***diminue*** le risque de décéder dans un accident de voiture ».

Finalité évoquée au sein du message : désirable ou indésirable ?

Bien que rarement prise en considération, la finalité évoquée au sein du message, c'est à dire l'argument utilisé pour motiver la cible à agir ou à ne pas agir, peut avoir une importance considérable. Les bénéfices perçus de l'adoption ou de la non adoption des comportements ont pourtant été présentés comme des déterminants majeurs de l'efficacité des messages préventifs. Ceux-ci doivent être particulièrement adaptés à la cible à laquelle ils s'adressent et revêtir une importance particulière pour elle, en résumé correspondre à ses aspirations (Becker, Haefner et Maiman, 1977; Rogers, 1983; Rosenstock, 1974). La distinction entre une finalité ou un but désirable ou indésirable peut se rapprocher de la distinction que l'on peut effectuer entre des buts dits d'approche et d'autres d'évitement (Aaker et Lee, 2001; Huffman et Houston, 1993 ; Park et Smith, 1983). Appliqué au cas de la sécurité routière, cela pourrait s'apparenter à distinguer un message vantant des bénéfices

dits de survie dus au respect des limitations de vitesse (but d'évitement) vs un message vantant des bénéfices d'accomplissement (p. ex. réaliser ses rêves).

Orientation régulatrice du conducteur et formulation du message préventif

De par la définition même de ces deux orientations nous savons déjà que les individus de type « promotion » sont motivés par des volontés d'accomplissement et de réalisations personnelles. Ces buts peuvent être définis comme étant des buts d'approche tels que présentés précédemment (Aaker et Lee, 2001). Le discours contenu dans le message préventif devrait donc être dirigé vers l'atteinte de finalités désirables vers lesquelles l'individu aura envie d'aller. Nous savons également que les individus orientés « promotion » sont peu concernés par les risques et par les informations négatives en générale (Crowe et Higgins, 1997; Aaker et Lee, 2001), ce qui porte à faire l'hypothèse qu'ils seront davantage influencés par un message formulé positivement que négativement.

En adoptant la même logique tout porte à croire que les individus orientés « prévention » à l'opposé seront davantage influencés par des messages comprenant un but d'évitement (une finalité indésirable) et formulés négativement.

Ces présomptions n'ont, à notre connaissance, jamais été testées dans un objectif de sécurité routière. Nous proposons de combler ce manque et formulons l'hypothèse générale que les messages positifs et ayant une finalité désirable (en termes d'accomplissement, de réalisation, de succès) auront davantage d'impact sur la cible des conducteurs de type « promotion » et que l'inverse est vrai concernant les conducteurs orientés « prévention » qui sont moins susceptibles de prendre des risques au volant.

Objectifs poursuivis

Nos objectifs spécifiques sont les suivants :

1) *Première phase* : valider ce que la littérature semble avoir mis en évidence, à savoir que les conducteurs les plus à risque d'adopter des comportements non sécuritaires au volant sont des individus de type « promotion ».

2) *Deuxième phase* : tester les effets du type de message préventif, en termes d'*orientation* du message (positif vs négatif) et de *finalité* (désirable vs indésirable), selon l'orientation régulatrice des conducteurs, sur l'efficacité perçue, les attitudes et les intentions.

Hypothèses de recherche

Les hypothèses sont dérivées de la revue de littérature :

H1 : Les conducteurs préalablement identifiés comme à risque sont majoritairement des individus de type « promotion ».

H2 : Les messages de sécurité routière les plus persuasifs sont ceux pour lesquels la formulation du message est adaptée à l'orientation régulatrice des individus. Plus précisément :

H2a : Les conducteurs de type « promotion » seront davantage influencés, en termes d'attitude envers la prise de risque au volant et d'intentions comportementales par des messages orientés positivement et présentant une finalité désirable liée à l'adoption des comportements recommandés que les conducteurs de type « prévention ».

H2b : Les conducteurs de type « prévention » seront davantage influencés, en termes d'attitude envers la prise de risque au volant et d'intentions comportementales par des messages orientés négativement et présentant une finalité indésirable liée à

la non adoption des comportements recommandés que les conducteurs de type « promotion ».

PARTIE B –RETOMBEES ET IMPLICATIONS

Notre projet visait à combler les besoins d'une meilleure connaissance et compréhension des raisons pouvant amener certains conducteurs à adopter des comportements non sécuritaires (axes 1.1 et 1.4 de l'appel à propositions). Il visait également à répondre à l'appel de Frenette et al. (2015), incitant à des rapprochements entre la recherche et la pratique.

Sur le plan des connaissances nous avons validé dans la première phase ce que la littérature et les statistiques de la sécurité routière mettent en avant. Nous avons montré que les conducteurs les plus à risque sont généralement plus jeunes, ils ont moins d'expérience de conduite, sont principalement de sexe masculin et se distinguent par un haut niveau de recherche de sensations.

De plus, nous avons étayé cette description par d'autres variables qui n'avaient que rarement été étudiées dans un objectif de sécurité routière. Notre analyse montre qu'en plus d'être des hommes, des jeunes avec peu d'expérience de conduite, et en recherche de sensations fortes, les conducteurs plus à risque sont également caractérisés par un locus de contrôle de type interne. Ils ont tendance à considérer que pour réussir ils ne peuvent compter que sur eux-mêmes et que ce n'est ni la chance, ni les autres qui pourront leur venir en aide dans la poursuite de leurs objectifs. Cette tendance se retrouve également dans la deuxième partie de ce projet ou il a été démontré que les conducteurs ayant eu des points d'inaptitude depuis l'obtention de leur permis se considéraient généralement comme plus compétents que les autres et ayant moins de chance de se faire arrêter ou d'avoir un accident si

ils roulent au-dessus des limitations de vitesse. Ils sont également ancrés dans le présent, peu influencés par le passé et moins tournés vers l'avenir que les conducteurs sécuritaires. Ils prennent des décisions de manière impulsive, selon l'inspiration du moment et vivent au jour le jour sans penser à ce qui s'est passé avant ou se passera après.

De plus et en lien avec nos hypothèses de départ, nous avons mis en lumière que ces conducteurs à risque étaient également davantage orientés « promotion » que les conducteurs sécuritaires. Ils sont donc influencés dans leurs comportements par la poursuite de buts positifs et leur permettant de se développer personnellement.

Sur le plan des connaissances, cette description offre un regard nouveau sur les conducteurs à risque et par la même ouvre la voie à de nouvelles explications quant à leur attitude sur la route. Ils sont influencés non seulement par un désir de sensations fortes mais également par la volonté de se dépasser personnellement, et avec une conviction profonde que ce qui arrive aux autres (se faire arrêter, avoir un accident, etc.) ne peut leur arriver à eux car ils jouissent de compétences de conducteur supérieures à la moyenne de la population.

Dans la deuxième phase de ce projet, nous avons testé quatre messages préventifs afin de mettre en avant le type de communication à adopter envers la cible des conducteurs les plus à risque. Les messages testés se distinguaient selon deux caractéristiques : leur orientation (négative, c.-à-d. comportement à ne pas faire, vs positive, c.-à-d. comportement à faire) et leur finalité (désirable, c.-à-d. objectif que l'on souhaite atteindre, vs indésirable, c.-à-d. risque que l'on souhaite éviter).

Nous avons mis en avant que la formulation négative était généralement la plus efficace et cela quels que soit le type de conducteur et ses caractéristiques. Un

bémol cependant auprès des conducteurs plus âgés qui semblent davantage agacés voir irrités par les messages négatifs.

Nous avons également montré qu'un type de message rarement employé en matière de sécurité routière (c.-à-d. formulé négativement et ayant une finalité désirable) mettant en avant ce que le conducteur ne pourra pas accomplir du fait de son comportement peu sécuritaire, pouvait avoir un effet bénéfique sur les conducteurs les plus à risque.

Les travaux effectués au sein de ce projet ont donc pour objectif de permettre aux intervenants en matière de sécurité routière de renouveler leurs pratiques. Dans un premier temps il est important de comprendre que les conducteurs à risque plus élevé ne sont pas des conducteurs comme les autres. Ils sont caractérisés par certains traits qui peuvent expliquer leur imperméabilité à certains discours de sécurité routière. De plus, sur la base de ces travaux, il peut être recommandé, lorsque l'objectif est d'atteindre les conducteurs les plus dangereux, de mettre l'emphase davantage sur ce que ces conducteurs ne pourront pas accomplir que sur ce qu'ils risquent du fait de leurs comportements non sécuritaires.

PARTIE C- METHODOLOGIE

Phase 1 :

Objectif : Valider l'hypothèse générale H1 selon laquelle les conducteurs les plus à risque sont de type « promotion » et mettre en évidence d'autres traits caractéristiques n'ayant pas été relevés dans la littérature.

Méthode : 10 000 questionnaires ont été envoyés par la SAAQ : 5000 à des conducteurs « à risque » (échantillon aléatoire parmi les conducteurs ayant eu au

cours des deux dernières années, deux infractions ou plus au Code de la sécurité routière ou une seule infraction pour grand excès de vitesse) et 5000 à des conducteurs « responsables » (échantillon aléatoire parmi les conducteurs n'ayant eu aucun point d'inaptitude au cours des quatre dernières années). Sur ces 10 000 questionnaires, 2064 ont été retournés complétés (20,6%) dont 798 dans le groupe des conducteurs « à risque » et 1266 dans le groupe « responsable ».

Le questionnaire (voir annexe 1) comportait plusieurs variables dont l'âge et le sexe des conducteurs, le nombre d'années avec un permis de conduire, le type d'infractions au Code de la sécurité routière qu'ils avaient commises (groupe à risque), leur orientation régulatrice (échelle de Lockwood, Jordan et Kunda, 2002), leur tendance à l'égard de la recherche de sensations (Hoyle et al., 2002), leur locus de contrôle (Rotter, 1954) et leur perspective temporelle (Présent hédoniste, Présent fataliste, Futur, Passé positif, Passé négatif) (Zimbardo et Boyd, 2015).

Phase 2 :

Objectif : Valider l'hypothèse H2 selon laquelle les conducteurs de type « promotion » sont davantage influencés par des messages préventifs positifs et ayant une finalité désirable et qu'à l'inverse les conducteurs de type « prévention » (moins enclins à prendre des risques) sont davantage influencés par des messages négatifs et ayant une finalité indésirable.

Méthode : 1196 participants titulaires d'un permis de conduire, âgés entre 18 et 65 ans et pouvant lire et écrire en français, ont été recrutés par le biais d'une société marketing disposant d'un panel de répondants québécois. Quatre messages préventifs (plan factoriel 2x2 : orientation du message positif vs négatif et finalité désirable vs indésirable), sous forme d'affiches (voir annexe 3), ont été

réalisés par une spécialiste en communication et un designer, et ce en vue de satisfaire aux besoins spécifiques de l'étude: 1) orienté positivement et avec une finalité désirable ; 2) orienté négativement avec une finalité désirable ; 3) orienté positivement avec une finalité indésirable ; et 4) orienté négativement avec une finalité indésirable. L'étude s'est déroulée en ligne et duraient environ 20 minutes. Dans une première partie, les répondants étaient invités à remplir un questionnaire (voir annexe 2) permettant de déterminer la catégorie de conducteurs (à risque vs responsable) à laquelle ils appartenaient, leur attitude à l'égard du risque en général, leur attitude à l'égard de la prise de risque au volant et leur orientation régulatrice (promotion vs prévention). Ils étaient ensuite exposés à une des quatre affiches sélectionnée aléatoirement. Le bouton permettant de passer aux questions suivantes n'apparaissait qu'au bout de 30 secondes. On mesurait suite à la visualisation de l'affiche leur attitude générale à l'égard de l'affiche, l'efficacité perçue de l'affiche (pour eux-mêmes et pour les tiers), la capacité de l'affiche à modifier leur attitude à l'égard de la prise de risque au volant et leur intention de conduire au-dessus des limites de vitesse.

PARTIE D : RESULTATS

Phase 1 : Profil des conducteurs à risque

Dans le cadre de la première phase du projet l'objectif était de déterminer si certaines caractéristiques ou traits de personnalités permettaient de distinguer les conducteurs à risque des conducteurs responsables. Ces différences de profils et notamment, dans le cadre de ce projet de recherche, d'orientation régulatrice, devraient permettre de développer des messages préventifs plus efficaces car mieux adaptés à la cible des conducteurs les plus dangereux.

Les réponses obtenues au sein de cette enquête ont été analysées en comparant les résultats au sein du groupe « responsable » (1266 questionnaires retournés) à ceux au sein du groupe « à risque » (798 questionnaires retournés). Certains de ces résultats viennent tout d'abord supporter ce qui avait déjà été démontré soit dans la littérature scientifique soit dans les différents rapports liés à la sécurité routière à savoir :

- Les hommes sont en plus forte proportion dans le groupe « à risque » : Le groupe « à risque » compte 464 hommes (58,9%) contre 324 femmes (41,1%) alors que le groupe des conducteurs « responsables » dénombre 801 femmes (63,4%) contre seulement 463 hommes (36,6%).
- Le risque diminue avec l'âge et l'expérience de conduite : Les moyennes d'âge et du nombre d'années d'expérience de conduite du groupe « à risque » sont statistiquement inférieures à celles du groupe « responsable » (âge : $M_{\text{à risque}}$= 45,07 contre $M_{\text{responsable}}$= 47,32, p= 0,000 ; années d'expérience : $M_{\text{à risque}}$= 27,0 contre $M_{\text{responsable}}$= 28,2, p= 0,035).
- Les conducteurs dans le groupe « à risque » sont davantage en recherche de sensations fortes que les conducteurs dans le groupe « responsable » : La relation entre recherche de sensations et prise de risque au volant, déjà mise en avant au sein de nombreuses études (p. ex. Rudmo et Iversen, 2004), est également démontrée au sein de notre échantillon. Les conducteurs appartenant au groupe « à risque » ont significativement plus tendance à la recherche de sensations fortes que les conducteurs du groupe « responsable » ($M_{\text{à risque}}$= 2,84 contre $M_{\text{responsable}}$= 2,50, p= 0,000).

Les autres résultats apportent quant à eux un regard nouveau sur des traits de personnalités qui ont soit donné lieu à des effets contrastés dans la littérature (le locus de contrôle), soit été mis en avant sans être réellement démontrés (l'orientation régulatrice et la perspective temporelle).

- Le locus de contrôle : Le locus de contrôle est un concept, développé en 1954 par Jullian Rotter, selon lequel les individus différent dans la cause qu'ils attribuent à l'origine de leurs succès, de leurs échecs et du déroulement de leur vie en générale. Cette cause peut être d'origine interne ou externe. Les individus ayant un locus de contrôle de type interne se définissent comme seuls responsables de ce qui leur arrive : succès, échecs, déroulement de vie. A l'inverse, les individus ayant un locus de contrôle de type externe ont tendance à attribuer leurs succès, échecs et déroulement de vie à des éléments extérieurs à eux-mêmes tels que la chance ou la malchance ou encore à l'influence de personnes de pouvoir. Ils ne sont pas personnellement responsables des événements qui les touchent. Dans le cadre de notre étude, les conducteurs appartenant au groupe « à risque » se sont révélés significativement plus de type interne (ils attribuent la cause de ce qui leur arrive à eux-mêmes) que les conducteurs appartenant au groupe « responsable » ($M_{\text{à risque}}$= 3,76 contre $M_{\text{responsable}}$= 3,66, p= 0,000). Ils ont également significativement moins tendance à attribuer la cause de ce qui leur arrive à des volontés ou actions de personnes de pouvoir que les conducteurs du groupe « responsable » ($M_{\text{à risque}}$= 2,26 contre $M_{\text{responsable}}$= 2,31, p= 0,049).

- La perspective temporelle : Selon Zimbardo et Boyd (2015), dans leur manière de réfléchir et/ou d'effectuer leurs choix, les gens ont tendance à se situer de façon prédominante dans l'une de ces cinq perspectives temporelles : 1) Présent hédoniste :

ils sont *orientés vers le présent avec une attitude hédoniste*, ils souhaitent profiter au maximum du temps et de la vie (ex : mon idéal serait de vivre chaque jour comme si c'était le dernier), 2) Présent fataliste : ils sont *orientés vers le présent avec une attitude fataliste et résignée* (ex : puisque ce qui doit arriver arrivera, peu importe vraiment ce que je fais), 3) Futur : ils sont *orientés vers le futur* avec une position tournée vers l'avenir et vers des buts (ex : je suis capable de résister aux tentations quand je sais qu'il y aura du travail à faire), 4) Passé positif : ils sont *orientés vers le passé* avec une attitude positive (ex : le fait de penser à mon passé me donne du plaisir), 5) Passé négatif : Ils sont *orientés vers le passé avec une vision négative* (ex : je pense souvent à ce que j'aurais dû faire autrement dans ma vie). Notre étude montre que les conducteurs appartenant au groupe « à risque » ont tendance à être légèrement plus orientés vers le présent avec une attitude hédoniste que les conducteurs du groupe « responsable » ($M_{\text{à risque}}$= 3,22 contre $M_{\text{responsable}}$= 3,07, p= 0,000). Ils sont donc influencés par des adages de type *prendre chaque jour comme il vient* ou *vivre chaque jour comme si c'était le dernier*. Il n'y a pas de différence statistiquement significative entre les deux groupes pour les autres dimensions de la perspective temporelle.

- <u>L'orientation régulatrice</u> : Concernant la validation de notre hypothèse H1, les résultats de cette première étude viennent supporter notre proposition selon laquelle les conducteurs « à risque » sont davantage de type « promotion ». Les conducteurs du groupe « à risque » ont un score significativement plus élevé concernant l'orientation de type promotion que les conducteurs appartenant au groupe des conducteurs « responsables » ($M_{\text{à risque}}$= 4,03 contre $M_{\text{responsable}}$= 3,92, p= 0,000).

À RETENIR

Pour résumer, cette première phase du projet nous a permis de mettre en avant le profil type du conducteur « à risque » qui pourrait se décrire ainsi :

- un homme

- plus jeune avec moins d'années d'expérience de conduite

- attirer par la recherche de sensations fortes

- ayant tendance à faire reposer le résultat de ses actions sur ses propres compétences

- fixé dans le présent avec une volonté de profiter au maximum de ce que la vie lui offre maintenant

- ayant pour objectif de réaliser ses rêves, de s'accomplir personnellement et qui est peu affecté par les risques encourus par ses choix de comportement.

Les résultats plus détaillés des analyses des données du questionnaire de la première phase de cette étude sont présentés à l'annexe 4.

Phase 2: Test des messages préventifs

Dans le cadre de la deuxième phase du projet de recherche, nous cherchions à déterminer quelle orientation (positive vs négative) et quelle finalité (désirable vs indésirable) du message avaient le plus d'impact sur la cible des personnes les plus à risque d'adopter des comportements dangereux. La première phase du projet nous a permis de déterminer que l'orientation régulatrice des individus permettait de distinguer les conducteurs plus à risque des conducteurs plus responsable. C'est donc sur cette caractéristique individuelle que nous nous sommes attardés toute en

prenant en considération les autres variables influençant le comportement. Quel est le message le plus efficace sur la cible des conducteurs les plus à risque ?

Comme évoqué précédemment, en vue de répondre à cette question, 1196 conducteurs québécois ont été exposés à une des quatre affiches sélectionnée aléatoirement. Les résultats révèlent que, contrairement à nos hypothèses de départ l'orientation régulatrice ne semble pas influer sur l'efficacité des messages présentés et ce notamment lorsque d'autres variables telles que l'âge ou le comportement de conduite sont prises en considération dans les analyses.

De façon générale, le message ayant été perçu comme étant le plus efficace par les participants est le message avec une orientation négative et une finalité indésirable (efficacité perçue du message : $M_{négative\text{-}indésirable}$= 0,349 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$= -0,165, p= 0,001, vs $M_{négative\text{-}désirable}$= -0,726, p= 0,000, vs $M_{positive\text{-}désirable}$= -0,803, p= 0,000,) c'est-à-dire le message 1 de l'annexe 3. Il n'y a pas de différence significative entre les messages avec orientation négative et positive et une finalité désirable (p=0,617). Ces résultats sont cependant à tempérer selon le comportement de conduite et l'âge des participants, deux variables interagissant de façon significative avec les effets de l'orientation du message (négative vs positive) ou de sa finalité (désirable vs indésirable). A noter également que les compétences de conduite perçues sont significativement corrélées avec la présence ou non de points d'inaptitude au dossier de conduite depuis l'obtention du permis (p= 0,042) ce qui vient soutenir les résultats de la phase 1 selon lesquels les conducteurs du groupe « à risque » ont tendance à se reposer davantage sur eux-mêmes et sur leurs propres compétences (locus de contrôle interne) que les conducteurs « responsables ». Cette

variable n'influe cependant pas directement sur la préférence des messages, elle ne sera donc pas analysée séparément.

Effet modérateur de l'âge

Il existe une interaction statistiquement significative entre l'âge et l'orientation du message pour l'efficacité perçue pour les conducteurs eux-mêmes (p=0,007) et pour les tiers (p=0,010), pour l'émotion négative (p=0,005) et l'évaluation générale du message (p=0,010). De plus, il y a une interaction triple potentielle entre l'âge, l'orientation et la finalité pour l'efficacité perçue (p=0,161) et pour l'évaluation générale du message (p=0,112). Lorsque l'on fixe l'âge à 25 ans, le message avec une orientation négative et une finalité indésirable apparait significativement plus efficace pour les conducteurs eux-mêmes (efficacité perçue du message : $M_{négative\text{-}indésirable}$= 0,642 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$= -0,483, p= 0,000, vs $M_{négative\text{-}désirable}$= -0,768, p= 0,000, vs $M_{positive\text{-}désirable}$ = -1,038, p = 0,000) comme pour les tiers (efficacité perçue du message par tiers : $M_{négative\text{-}indésirable}$ = 0,182 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$ = -0,666, p = 0,000, vs $M_{négative\text{-}désirable}$ = -0,622, p = 0,000, vs $M_{positive\text{-}désirable}$ = -1,120, p = 0,000). Ceci rejoint les résultats globaux. Cependant ce résultat ne se retrouve pas lorsque l'âge est fixé à 50 ans. En effet, aucune différence significative n'apparait, en matière d'efficacité perçue pour eux-mêmes ou pour les tiers, entre les messages négatif et positif avec une finalité indésirable (efficacité perçue du message : $M_{négative\text{-}indésirable}$= 0,229 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$= -0,036, p= 0,135 ; efficacité perçue du message par tiers : $M_{négative\text{-}indésirable}$ = -0,148 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$ = -0,409, p = 0,088). Au contraire, pour les conducteurs plus âgés, les messages négatifs occasionnent significativement plus d'émotions négatives (irritation, énervement, agacement) que les messages avec une orientation positive (ex : âge fixé à 50 ans, $M_{négative}$= 2,380 vs $M_{positive}$= 2,036, p=

0,000) et l'évaluation générale est en faveur des messages avec une orientation positive par rapport aux messages négatifs (ex : âge à 50 ans, $M_{négative}$= -0,054 vs $M_{positive}$= 0,199, p= 0,044).

Effet modérateur du comportement de conduite

Au début du questionnaire les participants étaient interrogés sur leur comportement général de conduite (voir annexe 2). En faisant la moyenne des réponses aux différentes questions qui leur avaient été posées nous avons obtenu une mesure déterminant leur niveau de dangerosité sur la route (plus ou moins élevé). De nos analyses, nous pouvons ressortir que les messages négatifs vs positifs ne sont pas jugés d'une efficacité équivalente pour les tiers (p= 0,045) et n'occasionnent pas un changement d'attitude identique selon le niveau de dangerosité du conducteur (p= 0,040). En terme d'intention de conduire au-dessus des limites de vitesse, la finalité du message et son orientation n'ont également pas le même impact selon le degré de dangerosité du conducteur (p= 0,055).

En analysant les effets des messages à un bas niveau de dangerosité du conducteur (moyenne de dangerosité moins un écart-type) et en comparant les résultats à ceux obtenus à un haut niveau de dangerosité du conducteur (moyenne de dangerosité plus un écart type) nous obtenons les différences suivantes :

- A un bas niveau de dangerosité (comportement= 1,5) les messages négatifs sont jugés plus efficaces pour les tiers que les messages positifs ($M_{négative\text{-}indésirable}$= 0,135 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$ =-0,475, p= 0,001 ; $M_{négative\text{-}désirable}$= -0,548 vs $M_{positive\text{-}désirable}$=-0,978, p= 0,019) et ils provoquent également un changement d'attitude significativement plus élevé ($M_{négative\text{-}indésirable}$= 0,777 vs $M_{positive\text{-}indésirable}$= 0,486, p=

0,075 ; $M_{négative\text{-}désirable}$= 0,597 vs $M_{positive\text{-}désirable}$= -0,175, p= 0,000). A un haut niveau de dangerosité ces différences sont non ou beaucoup moins significatives.

- De plus, à un bas niveau de dangerosité, il n'y a pas de différence significative sur l'intention de conduire au-dessus des limites de vitesse entre les quatre types de message préventif. Par contre, à un haut niveau de dangerosité, cette intention est significativement moins grande pour le message comprenant une finalité désirable et ayant une orientation négative (message 3 de l'annexe 3, $M_{négative\text{-}désirable}$= 2,950) comparativement au message avec une finalité indésirable et ayant une orientation négative ($M_{négative\text{-}indésirable}$= 3,124, p= .095) et au message ayant une finalité désirable et une orientation positive ($M_{positive\text{-}désirable}$= 3,176, p= 0,030).

À RETENIR

Quel que soit l'orientation régulatrice des conducteurs, le message le plus efficace sur l'ensemble de la population de conducteurs est le message généralement utilisé dans les campagnes de prévention de la sécurité routière, à savoir le message ayant une orientation négative et une finalité indésirable (p. ex. si vous ne respectez pas les limites de vitesse vous allez perdre la vie). Cependant ces résultats sont à tempérer selon l'âge et le comportement de conduite des conducteurs. Ainsi les conducteurs plus jeunes semblent être davantage impactés par les messages négatifs que les conducteurs plus âgés qui eux peuvent être irrités par des messages de ce type.

Les conducteurs avec un plus haut niveau auto-rapporté de dangerosité sont quant à eux, et contrairement aux conducteurs ayant un comportement de conduite plus sécuritaire, davantage influencés dans leurs intentions de conduire au-dessus des limites de vitesse par des messages négatifs ayant une finalité désirable (si vous ne respectez pas les limites de vitesse vous n'allez pas réaliser vos rêves).

Les résultats plus détaillés des analyses des données du questionnaire de la deuxième phase de cette étude sont présentés à l'annexe 5.

Conclusions et pistes de solution

Des résultats de ce projet de recherche, il apparait clairement que des critères autres que les critères classiques tels que le sexe, l'âge et l'expérience de conduite permettent de distinguer les conducteurs plus dangereux des conducteurs plus sécuritaires. D'autres caractéristiques telles que leurs croyances en termes de compétence de conduite, leur locus de contrôle et leur orientation régulatrice doivent également être prises en considération.

Cette meilleure connaissance et compréhension des conducteurs à risque doit permettre de développer des outils de prévention plus efficaces car mieux adaptés. Bien que nos résultats demandent encore à être approfondis nous avons pu montrer, par exemple, que les messages mettant en avant ce qui ne sera pas réalisé par le conducteur du fait de ce comportement peu sécuritaire avaient un effet bénéfique sur les conducteurs dangereux en réduisant leurs intentions comportementales. Il peut donc être recommandé aux organismes de prévention, lorsque leur objectif est de s'adresser à cette cible particulière des conducteurs plus à risque, d'adopter des discours allant dans ce sens.

Nous avons également montré l'efficacité globale des messages classiques montrant les risques encourus (notamment de mort) par l'adoption des comportements dangereux. Les instances gouvernementales sont donc encouragées à poursuivre sur cette voix et notamment lorsqu'ils souhaitent s'adresser à la population globale.

Contributions de ces travaux en termes d'avancement des connaissances

Les contributions de ces travaux en termes d'avancement des connaissances sont de deux ordres : théoriques et empiriques. Au niveau théorique, ce projet de recherche a permis de mettre en avant l'influence de certaines caractéristiques individuelles telles que le locus de contrôle et l'orientation régulatrice sur l'adoption de comportements à risque. Au niveau empirique, cette étude a montré que contrairement à ce que nous avons supposé au départ, quel que soit la cible recherchée, le négatif l'emporte sur le positif dans les discours préventifs de sécurité routière. Cependant ce discours négatif semble, auprès des conducteurs ayant un comportement de conduite plus à risque, avoir davantage d'impact sur les intentions lorsqu'il porte sur la non réalisation d'objectifs désirables plutôt que sur les risques encourus.

PARTIE E- PISTES DE RECHERCHE

De nombreuses recherches pourraient être développées dans la continuité de ce rapport. Dans une perspective de court terme, il pourrait tout d'abord être intéressant de renouveler l'expérimentation en testant non plus une seule affiche par condition mais plusieurs avec différents slogans et designs afin de s'assurer de la validité de nos résultats et d'annuler les biais dû à l'appréciation du slogan en lui-même ou du design de l'affiche.

Il pourrait également être envisagé, comme d'autres recherches l'ont effectué auparavant, de tester non plus des affiches mais des testimoniaux. Les recommandations pourraient alors porter sur la personne type à présenter comme modèle à suivre ou à ne pas suivre dans le cadre du développement des programmes de prévention.

Enfin et dans une perspective de plus long terme, d'autres mécanismes telles que les punitions versus les récompenses pourraient également être testés. Il pourrait en effet être supposé que les punitions ont un effet important sur des conducteurs généralement sécuritaires, mais que, à l'inverse, sur les conducteurs à risque, les récompenses dans le cadre de l'adoption de comportements sécuritaires pourraient être plus efficaces.

PARTIE F – RÉFÉRENCES

Aaker, J., et Lee, A. Y. (2001). I seek pleasures, we avoid pains: The role of self-regulatory goals in information processing and persuasion. *Journal of Consumer Research*, 28, 33–49.

Becker, M. H., Haefner, D. P., et Maiman, L. A. (1977). The health belief model in the prediction of dietary compliance: A field experiment. *Journal of health and Social Behaviour*, 18, 348–366.

Crowe, E., et Higgins, E. T. (1997). Regulatory focus and strategic inclinations: Promotion and prevention in decision making. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 69, 117–132.

Frenette, M., Giroux, C., Boivin, M., et Dubé-Morneau, S. (2015). Bilan critique des stratégies de communication des campagnes sur la sécurité routière - Une recension des études - http://www.frqsc.gouv.qc.ca/documents/11326/1760709/PT_FrenetteM._rapport_campagnes+mediatiques.pdf/baf983a2-cdcb-4ad9-a84f-49d9536e4448

Hamster, M.R.W, J.W, Bolderjik, et J.L. Veldstra (2011). Everyday risk taking as a function of regulatory focus. *Journal of research in personality*, 45, 134-137.

Hoyle, R. H., Stephenson, M. T., Palmgreen, P., Lorch, E. P., et Donohew, R. L. (2002). Reliability and validity of a brief measure of sensation seeking. *Personality and individual differences*, 32(3), 401-414.

Huffman, C. et M. Houston (1993). Goal-oriented experiences and the development of knowledge. *Journal of Consumer Research*, 20 (Septembre), 190–207.

Lee, A.Y. et Jennifer L. Aaker (2004). Bringing the Frame into Focus: The Influence of Regulatory Fit on Processing Fluency and Persuasion. *Journal of Personality and Social Psychology*, 86 (2), 205–218.

Lewis, I., Watson, B., Tay, R., et White, K.M. (2007). The role of fear appeals in Improving Driver Safety: A review of the Effectiveness of Fear-Arousing (threat) Appeals in Road Safety Advertising. *Journal of Behavioral Consultation and Therapy*, 3(2), 203-222.

Lockwood, P., H. J. Christian, et Z. Kunda (2002). Motivation by Positive or Negative Role Models: Regulatory Focus Determines Who Will Best Inspire Us. *Journal of Personality and Social Psychology*, 83 (4), 854–64.

Park, C.W. et Smith, D.C. (1989). Product-Level Choice: A Top-Down or Bottom-Up Process?" Journal of Consumer Research, 16 (December), 289–299.

Rhodes, N., Brown, D., et Edison, A. (2005). Approaches to understanding young driver risk taking. *Journal of Safety Research*, 36, 497−499.

Rogers, R. W. (1983). *Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation*. In J. Cacioppo & R. Petty (Ed.), Social Psychophysiology (pp. 153–176). New York: Guilford Press.

Rosenstock, I. M. (1974). The health belief model and preventive health behavior. *Health Education Monographs*, 2, 354–386.

Rotter, J. B. (1954). Social learning and clinical psychology.

Rundmo, T., et Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety science*, *42*(1), 1-21.

Taubman – Ben-Ari, O., et Findler, L. (2003). Reckless driving and gender: An examination of a terror management theory explanation. *Death Studies*, 27, 603–618.

Werth, L., et Jens Förster (2007). The effects of regulatory focus on Braking speed. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(12), 2764-2787.

Zhao G. et C. Pechmann (2007).The Impact of Regulatory Focus on Adolescents' Response to Antismoking Advertising Campaigns. *Journal of Marketing Research*. 44(November), 671-87.

Zimbardo, P. G., et Boyd, J. N. (2015). Putting time in perspective: A valid, reliable individual-differences metric. In *Time Perspective Theory; Review, Research and Application* (pp. 17-55). Springer International Publishing.

REMERCIEMENTS

Ce projet de recherche a été subventionnée par la Société de l'assurance automobile du Québec en partenariat avec le Fonds de recherche du Québec - Société et culture et Santé dans le cadre du programme Actions concertées. Nous remercions Michelle Gendreau et Mathieu Girard-Verreault de la Société de l'assurance automobile du Québec pour la sélection des échantillons de conducteurs dans la phase 1 du projet et pour la supervision de l'envoi du questionnaire aux conducteurs sélectionnés. Nous remercions également Hoora Moradian pour l'entrée et l'analyse des données de la phase 1.

ANNEXES

Annexe 1 - Questionnaire Phase 1 _____ ***27***

Annexe 2 - Questionnaire Phase 2 _____ ***38***

Annexe 3 - Affiches – Phase 2 _____ ***47***

Annexe 4 – Tableaux de résultats – Phase 1 _____ ***51***

Annexe 5 – Tableaux de résultats – Phase 2 _____ ***53***

Annexe 1 - Questionnaire Phase 1

Bonjour,

Vous trouverez dans les prochaines pages un questionnaire anonyme auquel nous vous invitons à répondre. Ce questionnaire a été développé dans le cadre d'un projet de recherche afin de mieux comprendre les conducteurs du Québec. Qui sont-ils? Quelles sont leurs aspirations et leurs buts dans la vie? L'objectif est de pouvoir mieux communiquer avec eux. Nous avons demandé à la Société de l'assurance automobile du Québec de tirer au hasard un échantillon de conducteurs avec un permis de conduire valide et de leur envoyer cette invitation à participer au projet. Vous avez donc été choisi pour faire partie de l'échantillon.

Ce projet est réalisé à HEC Montréal et au laboratoire de sécurité sur les transports du Centre interuniversitaire des réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (https://www.cirrelt.ca/).

Répondez sans hésitation aux questions incluses dans ce questionnaire, car ce sont vos premières impressions qui reflètent généralement le mieux votre pensée. Il n'y a pas de limite de temps pour répondre au questionnaire, bien que nous ayons estimé que cela devrait vous prendre environ quinze minutes.

Les renseignements recueillis sont anonymes et resteront strictement confidentiels; ils ne seront utilisés que pour l'avancement des connaissances et la diffusion des résultats globaux dans des forums savants ou professionnels.

Aucune information personnelle (ou toute autre information relative aux participants de cette étude) ne sera transmise à d'autres utilisateurs ou à tout autre tiers, à moins que le répondant consente expressément à une telle divulgation ou que celle-ci soit exigée par la loi.

Vous êtes complètement libre de refuser de participer à ce projet et vous pouvez décider en tout temps d'arrêter de répondre aux questions. Le fait de remplir ce questionnaire et de nous le retourner dans l'enveloppe préaffranchie sera considéré comme votre consentement à participer à notre recherche et à l'utilisation des données recueillies dans ce questionnaire pour d'éventuelles recherches. Puisque le questionnaire est anonyme, une fois votre questionnaire complété et mis à la poste, il vous sera impossible de vous retirer du projet de recherche, car il sera impossible de déterminer qui a répondu au questionnaire et quelles réponses sont les vôtres.

Si vous avez des questions concernant cette recherche, vous pouvez contacter le chercheur responsable, François Bellavance, au numéro de téléphone ou à l'adresse de courriel indiqués ci-dessous.

Le comité d'éthique de la recherche de HEC Montréal a statué que la collecte de données liée à la présente étude satisfait aux normes éthiques en recherche auprès des êtres humains. Pour toute question en matière d'éthique, vous pouvez communiquer avec le secrétariat de ce comité au (514) 340-7182 ou par courriel à cer@hec.ca.

Merci de votre précieuse collaboration!

François Bellavance
Professeur
HEC Montréal
514-340-6485
francois.bellavance@hec.ca

1) Depuis combien d'années possédez-vous un permis de conduire? _____ ans

2) Avez-vous eu des points d'inaptitude au cours des deux dernières années?

- ○ Oui
- ○ Non (passer directement à la question 6)

3) Si oui, pour quel(s) type(s) d'infraction au code de la sécurité routière? Vous pouvez cocher plus d'un type d'infraction si vous avez eu plus d'une infraction au cours des deux dernières années.

- ○ Excès de vitesse
- ○ Omission de se conformer à un feu rouge
- ○ Omission de se conformer à un panneau d'arrêt
- ○ Vitesse ou action imprudente
- ○ Dépassement interdit
- ○ Distance imprudente entre les véhicules
- ○ Conduite en faisant usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique
- ○ Omission de porter la ceinture de sécurité
- ○ Autre précisez _____

4) En excluant les deux dernières années, avez-vous eu des points d'inaptitude depuis l'obtention de votre permis de conduire?

- ○ Oui
- ○ Non (passer directement à la page suivante)

5) Si oui, pour quel(s) type(s) d'infraction au code de la sécurité routière? Vous pouvez cocher plus d'un type d'infraction si vous avez eu plus d'une infraction depuis l'obtention de votre permis de conduire.

- ○ Excès de vitesse
- ○ Omission de se conformer à un feu rouge
- ○ Omission de se conformer à un panneau d'arrêt
- ○ Vitesse ou action imprudente
- ○ Dépassement interdit
- ○ Distance imprudente entre les véhicules
- ○ Conduite en faisant usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique
- ○ Omission de porter la ceinture de sécurité
- ○ Autre précisez _____

6) Quel est votre âge? _____ ans

7) Quel est votre sexe?

- ○ Femme
- ○ Homme

Chaque énoncé se trouvant dans les prochaines pages représente une affirmation avec laquelle une personne peut être d'accord ou en désaccord. Pour chacun de ces énoncés, indiquez à quel point vous êtes d'accord ou en désaccord avec ce qu'il affirme. S'il vous plait, répondez à chaque énoncé, ne laissez pas de blancs. Choisissez seulement une réponse pour chaque affirmation. Soyez, s'il vous plait, aussi précis et honnête que vous pouvez l'être. Répondez à chaque énoncé comme si il était unique. N'essayez en aucun cas d'être cohérent dans vos réponses.

Échelle : orientation régulatrice
Score orientation promotion : 6 – moyenne (Q8_3, Q8_5, Q8_6, Q8_10, Q8_12, Q8_13, Q8_14).
Score orientation prévention : 6 – moyenne (Q8_1, Q8_2, Q8_4, Q8_7, Q8_8, Q8_9, Q8_11).
Score orientation régulatrice : score promotion – score prévention.

Une valeur positive pour le score de l'orientation régulatrice indique un individu avec une orientation « promotion » et une valeur négative un individu avec une orientation prévention.

	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord
Q8_1 En général, je cherche à éviter les événements négatifs dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q8_2 J'ai peur de faillir à mes responsabilités et mes obligations.	1	2	3	4	5
Q8_3 Je pense souvent à la façon dont je vais accomplir mes espoirs et mes aspirations.	1	2	3	4	5
Q8_4 Je pense souvent à la personne que je crains de devenir à l'avenir.	1	2	3	4	5
Q8_5 Je pense souvent à la personne que j'aimerais être idéalement dans le futur.	1	2	3	4	5
Q8_6 Je me concentre sur le succès que j'espère atteindre dans le futur.	1	2	3	4	5
Q8_7 Je m'imagine souvent vivre des mauvaises choses dont je crains la réalisation.	1	2	3	4	5
Q8_8 Je pense fréquemment à la façon dont je peux éviter les échecs dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q8_9 Je cherche plus à éviter les pertes qu'à obtenir des gains.	1	2	3	4	5
Q8_10 Je me vois comme quelqu'un qui s'efforce avant tout d'atteindre son « soi idéal » et d'accomplir ses souhaits et aspirations.	1	2	3	4	5

Q8_11 Je me vois comme quelqu'un qui s'efforce avant tout de devenir la personne que je dois être, d'assumer mes responsabilités, devoirs et obligations.	1	2	3	4	5
Q8_12 En général, je cherche à avoir des résultats positifs dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q8_13 Je m'imagine souvent vivre de belles choses qui, je l'espère, m'arriveront dans le futur.	1	2	3	4	5
Q8_14 En général, je cherche plus à atteindre le succès qu'à éviter l'échec.	1	2	3	4	5

Dans le tableau ci-dessous, veuillez indiquer à quel point vous êtes d'accord avec chacune des affirmations suivantes vous concernant.

Échelle : recherche de sensations (8 items) = 6 - moyenne (Q9_1 à Q9_8).

Une valeur plus grande indique un individu avec une recherche plus élevée de sensations.

	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord
Q9_1 J'aimerais explorer des endroits hors du commun.	1	2	3	4	5
Q9_2 J'aimerais partir en voyage sans prévoir d'horaire ni d'itinéraire.	1	2	3	4	5
Q9_3 J'aime faire des choses effrayantes.	1	2	3	4	5
Q9_4 J'aimerais essayer de sauter en parachute.	1	2	3	4	5
Q9_5 J'aime les fêtes débridées.	1	2	3	4	5
Q9_6 J'aime vivre des expériences nouvelles et excitantes, même si je dois enfreindre les règles.	1	2	3	4	5
Q9_7 Je deviens agité quand je passe trop de temps chez moi.	1	2	3	4	5
Q9_8 Je préfère les amis qui sont imprévisibles.	1	2	3	4	5

Nous souhaiterions avoir votre opinion sur chacun des points suivants. Lisez attentivement chacun d'entre eux et dites si vous êtes d'accord ou non avec ce qu'ils affirment (de tout à fait d'accord à tout à fait en désaccord).

Échelle : locus de contrôle

Score locus de contrôle interne = 6 – moyenne (Q10_1, Q10_4, Q10_5, Q10_9, Q10_18, Q10_19, Q10_21, Q10_23).
Score locus de contrôle externe lié à la chance = 6 – moyenne (Q10_2, Q10_6, Q10_7, Q10_10, Q10_12, Q10_14, Q10_16, Q10_24).
Score locus de contrôle externe lié à l'influence de tiers = 6 – moyenne (Q10_3, Q10_8, Q10_11, Q10_13, Q10_15, Q10_17, Q10_20, Q10_22).

Une valeur plus grande indique un individu avec un locus de contrôle plus élevé.

	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord
Q10_1 Le fait d'être un leader dépend principalement de mes capacités.	1	2	3	4	5
Q10_2 Dans une large mesure, ma vie prend place en fonction d'événements fortuits.	1	2	3	4	5
Q10_3 J'ai l'impression que ma vie est dictée principalement par des personnes influentes.	1	2	3	4	5
Q10_4 La probabilité que j'aie un accident de voiture dépend surtout de mes aptitudes pour la conduite.	1	2	3	4	5
Q10_5 Quand j'élabore des plans, je suis presque certain de les réaliser.	1	2	3	4	5
Q10_6 Il est souvent impossible de protéger mes intérêts personnels contre la malchance.	1	2	3	4	5
Q10_7 Quand j'obtiens ce que je veux, c'est que j'ai eu de la chance.	1	2	3	4	5
Q10_8 Même si je possède de bonnes aptitudes, je n'obtiendrai pas un poste de responsabilité sans faire appel à des personnes occupant des postes de pouvoir.	1	2	3	4	5
Q10_9 Le nombre d'amis que j'ai dépend de ma gentillesse.	1	2	3	4	5
Q10_10 J'ai souvent constaté que ce qui est supposé arriver se produit.	1	2	3	4	5

Q10_11 Ma vie dépend essentiellement d'autres personnes en position de pouvoir.	1	2	3	4	5
Q10_12 La probabilité que j'aie un accident de voiture est surtout une question de chance.	1	2	3	4	5
Q10_13 Des gens comme moi ont très peu de chance de protéger leurs intérêts personnels lorsqu'ils entrent en conflit avec ceux de groupes de pression influents.	1	2	3	4	5
Q10_14 Il n'est pas toujours bon que je planifie trop longtemps d'avance, puisqu'une foule de choses relèvent de la chance, bonne ou mauvaise.	1	2	3	4	5
Q10_15 Je dois faire plaisir à mes supérieurs pour obtenir ce que je veux.	1	2	3	4	5
Q10_16 La possibilité d'obtenir un poste de leader repose sur la chance de me trouver au bon endroit au moment approprié.	1	2	3	4	5
Q10_17 Si des personnes importantes décidaient qu'elles ne m'apprécient pas, je n'aurais probablement pas beaucoup d'amis.	1	2	3	4	5
Q10_18 Je peux décider pratiquement de tout ce qui m'arrive dans la vie.	1	2	3	4	5
Q10_19 En général, je suis en mesure de protéger mes intérêts personnels.	1	2	3	4	5
Q10_20 La probabilité que j'aie un accident de voiture dépend surtout des autres conducteurs.	1	2	3	4	5
Q10_21 Quand j'obtiens ce que je veux, c'est généralement parce que j'ai travaillé fort pour y arriver.	1	2	3	4	5
Q10_22 Pour que mes plans se réalisent, je m'assure qu'ils correspondent aux désirs des personnes qui exercent un pouvoir sur moi.	1	2	3	4	5

Q10_23 Ma vie est déterminée par mes propres actions.	1	2	3	4	5
Q10_24 Le fait que j'aie peu ou beaucoup d'amis relève principalement du destin.	1	2	3	4	5

Pour les deux prochaines questions, veuillez indiquer à quelle fréquence …

Échelle : recherche de sensations (2 items) = 6 - moyenne (Q11_1 et Q11_2).
Une valeur plus grande indique un individu avec une recherche plus élevée de sensations.

	Très souvent	**Souvent**	**Parfois**	**Rarement**	**Jamais**
Q11_1 faites-vous des activités dangereuses pour le plaisir?	1	2	3	4	5
Q11_2 faites-vous des activités enivrantes même si elles sont dangereuses?	1	2	3	4	5

Vous trouverez ci-après une liste de propositions. Nous vous demandons de lire chacune d'entre elles attentivement et de répondre en indiquant dans quelle mesure chacune est caractéristique de vous ou s'applique à vous. Pour cela, nous vous proposons de répondre à l'aide de l'échelle suivante :

1. tout à fait caractéristique
2. caractéristique
3. ni caractéristique, ni pas caractéristique
4. pas caractéristique
5. pas du tout caractéristique.

Répondez le plus spontanément et le plus sincèrement possible en vous rappelant que vos réponses sont anonymes, et qu'il n'y a ni bonnes ni mauvaises réponses, seul votre avis nous intéresse.

Échelle : perspective temporelle

Score présent hédoniste = 6 - moyenne (Q12_1, Q12_8, Q12_12, Q12_16, Q12_18, Q12_22, Q12_25, Q12_27, Q12_30, Q12_31, Q12_40, Q12_42, Q12_44, Q12_46, Q12_53).
Score présent fataliste = 6 - moyenne (Q12_3, Q12_14, Q12_34, Q12_35, Q12_36, Q12_37, Q12_45, Q12_50, Q12_51).
Score futur = 6 - moyenne (Q12_6, 6 - Q12_9, Q12_10, Q12_13, Q12_17, Q12_20, 6 - Q12_23, Q12_29, Q12_38, Q12_41, Q12_43, Q12_49, 6 - Q12_54).
Score passé positif = 6 - moyenne (Q12_2, Q12_7, Q12_11, Q12_19, 6 - Q12_24, Q12_28, Q12_39, Q12_47).
Score passé négatif = 6 - moyenne (Q12_4, Q12_5, Q12_15, Q12_21, Q12_26, Q12_32, Q12_33, Q12_48, Q12_52).

Une valeur plus grande indique un individu avec une perspective temporelle plus élevée.

	tout à fait caractéristique	caractéristique	ni caractéristique ni pas caractéristique	pas caractéristique	pas du tout caractéristique
Q12_1 Je crois que se retrouver avec des amis pour faire la fête est l'un des plaisirs important de la vie.	1	2	3	4	5
Q12_2 Les images, les odeurs et les sons familiers de mon enfance me rappellent souvent de souvenir merveilleux.	1	2	3	4	5
Q12_3 Le destin détermine beaucoup détermine beaucoup de choses dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q12_4 Je pense souvent à ce que j'aurais dû faire autrement dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q12_5 Mes décisions sont principalement influencées par les événements et les gens autour de moi.	1	2	3	4	5
Q12_6 Je crois que la journée d'une personne doit être planifiée à l'avance chaque matin.	1	2	3	4	5
Q12_7 Le fait de penser à mon passé me donne du plaisir.	1	2	3	4	5

Q12_8 Je fais les choses de manière impulsive.	1	2	3	4	5
Q12_9 Si les choses ne sont pas faites à temps, je ne m'en préoccupe pas.	1	2	3	4	5
Q12_10 Quand je dois réaliser quelque chose, je me fixe des buts et j'envisage les moyens précis pour les atteindre.	1	2	3	4	5
Q12_11 Tout compte fait, il y a beaucoup plus de bonnes choses à se souvenir dans mon passé que de mauvaises.	1	2	3	4	5
Q12_12 Quand j'écoute ma musique préférée, je perds souvent toute notion du temps.	1	2	3	4	5
Q12_13 Avant de se donner du bon temps le soir, mieux vaut penser à ce qu'il y a à faire pour le lendemain.	1	2	3	4	5
Q12_14 Puisque ce qui doit arriver arrivera, peu importe vraiment ce que je fais.	1	2	3	4	5
Q12_15 Les expériences douloureuses du passé me reviennent en permanence à l'esprit.	1	2	3	4	5
Q12_16 J'essaie de vivre ma vie aussi pleinement que possible, au jour le jour.	1	2	3	4	5
Q12_17 Cela me dérange d'être en retard à mes rendez-vous.	1	2	3	4	5
Q12_18 Mon idéal serait de vivre chaque jour comme si c'était le dernier de ma vie,	1	2	3	4	5
Q12_19 Les souvenirs heureux des bons moments me viennent facilement à l'esprit.	1	2	3	4	5
Q12_20 Je remplis mes obligations vis-à-vis de mes amis et des institutions en temps voulu.	1	2	3	4	5
Q12_21 J'ai eu ma dose de tromperies et de rejets dans le passé.	1	2	3	4	5
Q12_22 Je prends mes décisions selon l'inspiration du moment.	1	2	3	4	5
Q12_23 Je prends chaque jour comme il vient, plutôt que d'essayer de le prévoir.	1	2	3	4	5
Q12_24 Le passé comporte trop de souvenirs déplaisants auxquels je préfère ne pas penser.	1	2	3	4	5
Q12_25 C'est important de mettre de l'excitation dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q12_26 J'ai fait des erreurs dans le passé que j'aimerais pouvoir réparer.	1	2	3	4	5

Q12_27 J'ai le sentiment qu'il est plus important de prendre plaisir à ce que l'on fait plutôt que de faire ce qu'il y a à faire à temps.	1	2	3	4	5
Q12_28 J'ai la nostalgie de mon enfance.	1	2	3	4	5
Q12_29 Avant de prendre une décision, je pèse le pour et le contre.	1	2	3	4	5
Q12_30 Prendre des risques empêche ma vie de devenir ennuyeuse.	1	2	3	4	5
Q12_31 Il est plus important pour moi d'apprécier le cours de la vie que de me concentrer seulement sur sa destination.	1	2	3	4	5
Q12_32 Les choses se passent rarement comme je l'avais prévu.	1	2	3	4	5
Q12_33 Il m'est difficile d'oublier des images désagréables de ma jeunesse.	1	2	3	4	5
Q12_34 Je n'ai plus aucun plaisir à faire des choses si je dois penser aux objectifs, aux conséquences et aux résultats.	1	2	3	4	5
Q12_35 Les choses changent tellement qu'il est impossible de prévoir l'avenir.	1	2	3	4	5
Q12_36 Mon parcours dans la vie est contrôlé par des forces que je ne peux pas influencer.	1	2	3	4	5
Q12_37 Se préoccuper de l'avenir n'a aucun sens, puisque de toute façon je ne peux rien y faire.	1	2	3	4	5
Q12_38 Je fais aboutir mes projets à temps, en progressant étape par étape.	1	2	3	4	5
Q12_39 Je n'écoute plus quand des membres de ma famille se mettent à parler de la façon dont les choses se passaient avant.	1	2	3	4	5
Q12_40 Je prends des risques pour mettre de l'excitation dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q12_41 Je fais des listes de choses à faire.	1	2	3	4	5
Q12_42 J'écoute plus souvent mon cœur que ma tête.	1	2	3	4	5
Q12_43 Je suis capable de résister aux tentations quand je sais qu'il y a du travail à faire.	1	2	3	4	5
Q12_44 Je me trouve toujours entraîné par l'excitation du moment.	1	2	3	4	5
Q12_45 Aujourd'hui, la vie est trop compliquée; j'aurais préféré la vie simple du passé.	1	2	3	4	5

Q12_46 Je préfère les amis qui sont spontanés à ceux qui sont prévisibles.	1	2	3	4	5
Q12_47 J'aime bien les traditions et les coutumes familiales qui sont régulièrement répétées.	1	2	3	4	5
Q12_48 Je pense aux mauvaises choses qui me sont arrivées dans le passé.	1	2	3	4	5
Q12_49 Je persiste à travailler à des activités difficiles et sans intérêt si elles m'aident à prendre de l'avance.	1	2	3	4	5
Q12_50 Je préfère dépenser ce que je gagne en me faisant plaisir aujourd'hui plutôt que d'épargner pour ma sécurité de demain.	1	2	3	4	5
Q12_51 Souvent, la chance rapporte plus que de travailler dur.	1	2	3	4	5
Q12_52 Je pense aux bonnes choses que j'ai ratées dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q12_53 J'aime bien que les relations avec mes proches soient passionnées.	1	2	3	4	5
Q12_54 Il y aura toujours le temps pour que je rattrape mon travail.	1	2	3	4	5

Merci beaucoup de votre participation!

Veuillez s'il vous plaît insérer le questionnaire complété dans l'enveloppe de retour préaffranchie et la déposer dans une boîte aux lettres.

Annexe 2 - Questionnaire Phase 2

Vous trouverez dans les prochaines pages un questionnaire anonyme auquel nous vous invitons à répondre. Ce questionnaire a été développé dans le cadre d'une recherche réalisée à HEC Montréal.

Répondez **sans hésitation** aux questions incluses dans ce questionnaire, car ce sont vos premières impressions qui reflètent généralement le mieux votre pensée. Il n'y a pas de limite de temps bien que nous ayons estimé que cela devrait vous prendre environ 20 minutes.

Les renseignements recueillis sont **anonymes** et resteront strictement **confidentiels**. Ils ne seront utilisés que pour l'avancement des connaissances et la diffusion des résultats globaux dans des forums savants ou professionnels. Le fournisseur de collecte de données en ligne s'engage à ne révéler aucune information personnelle (ou toute autre information relative aux participants de cette étude) à d'autres utilisateurs ou à tout autre tiers, à moins que le répondant consente expressément à une telle divulgation ou que celle-ci soit exigée par la loi.

Vous êtes complètement libre de refuser de participer à ce projet et vous pouvez décider en tout temps d'arrêter de répondre aux questions. Le fait de remplir ce questionnaire sera considéré comme votre consentement à participer à notre étude et à l'utilisation des données recueillies dans le cadre de la recherche en cours. Veuillez noter que les données pourront servir à d'autres recherches.

Si vous avez des questions concernant cette recherche, vous pouvez **contacter le chercheur principal**, François Bellavance, au numéro de téléphone ou à l'adresse courriel indiqués **ci-dessous**.

Le comité d'éthique de la recherche de HEC Montréal a statué que la collecte de données liée à la présente étude satisfait aux normes éthiques en recherche auprès des êtres humains. Pour toute question en matière d'éthique, vous pouvez communiquer avec le secrétariat de ce comité au 514-340-7182 ou au cer@hec.ca.

Merci de votre précieuse collaboration!

François Bellavance
Professeur titulaire
HEC Montréal
+1514 340-6485
francois.bellavance@hec.ca

Linda Lemarié
Professeure Assistante
Université de Neuchâtel (Suisse)
+41 32-718-1453
linda.lemarie@unine.ch

Jean-Charles Chebat
Professeur Emérite
HEC Montréal
jean-charles.chebat@hec.ca

1) Quel est votre âge? ☐ **ans**

2) À quel âge avez-vous obtenu votre permis de conduire une voiture? ☐ **ans**

3) Quel est le nombre de kilomètres que vous conduisez en moyenne par semaine? ☐ **km**

4) Combien de points d'inaptitude avez-vous cumulés au cours des deux dernières années suite à une ou plusieurs infractions au code de la sécurité routière? (si 0 passez à la question 6)

☐

5) Veuillez indiquer pour quel(s) type(s) d'infraction(s) vous avez eu des points d'inaptitudes au cours des deux dernières années (cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- ❑ Excès de vitesse
- ❑ Omission de se conformer à un feu rouge
- ❑ Omission de se conformer à un panneau d'arrêt
- ❑ Vitesse ou action imprudente
- ❑ Dépassement interdit
- ❑ Distance imprudente entre les véhicules
- ❑ Conduite en faisant usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique
- ❑ Omission de porter la ceinture de sécurité
- ❑ Autres ; précisez :……

6) En excluant les deux dernières années, combien de points d'inaptitude avez-vous eu suite à une infraction au Code de la sécurité routière depuis l'obtention de votre permis de conduire? (Si 0 passez à la question 8) ☐

7) Veuillez indiquer pour quel(s) type(s) d'infraction(s) vous avez eu des points d'inaptitudes avant ces deux dernières années (cochez toutes les cases qui s'appliquent) :

- ❑ Excès de vitesse
- ❑ Omission de se conformer à un feu rouge
- ❑ Omission de se conformer à un panneau d'arrêt
- ❑ Vitesse ou action imprudente
- ❑ Dépassement interdit
- ❑ Distance imprudente entre les véhicules
- ❑ Conduite en faisant usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique
- ❑ Omission de porter la ceinture de sécurité
- ❑ Autres ; précisez :……

8) Veuillez indiquer la fréquence à laquelle vous vous engagez dans les comportements suivants :

Comportement de conduite = moyenne (Q5_1 à Q5_9).
Une valeur plus grande indique un individu avec un comportement de conduite plus à risque

IL M'ARRIVE DE …..	Jamais	rarement	parfois	Souvent	Très souvent
Q5_1 dépasser les limites de vitesse de plus de 10 km/h en milieu urbain	1	2	3	4	5
Q5_2 dépasser les limites de vitesse de plus de 10 km/h sur les routes en milieu rural	1	2	3	4	5
Q5_3 doubler la voiture qui est devant moi lorsqu'elle roule aux limites de vitesse	1	2	3	4	5
Q5_4 ne pas respecter les distances de sécurité entre deux voitures	1	2	3	4	5
Q5_5 contourner les règles du code de la sécurité routière pour pouvoir avancer dans la circulation	1	2	3	4	5
Q5_6 ignorer certaines règles du code de la sécurité routière pour pouvoir avancer dans la circulation	1	2	3	4	5
Q5_7 de passer au feu jaune lorsque celui-ci est proche de devenir rouge	1	2	3	4	5
Q5_8 rouler à contre-sens dans une route à sens unique	1	2	3	4	5
Q5_9 être en infraction à l'égard de certaines règles du code de la sécurité routière trop compliquées à respecter	1	2	3	4	5

9) Sur une échelle de 3 à -3, dans quelle mesure diriez-vous que conduire vite c'est :

Attitude conduire vite : score entre -3 et 3 = [4 - moyenne (Q6_1 à Q6_6)]
Un score négatif indique « pas fun, ennuyant, mal, …, risqué » et un score positif indique « fun, excitant, bien, …, sécuritaire »

	1	2	3	4	5	6	7	
Q6_1 Fun	3	2	1	0	-1	-2	-3	Pas fun
Q6_2 Excitant	3	2	1	0	-1	-2	-3	Ennuyant
Q6_3 Bien	3	2	1	0	-1	-2	-3	Mal
Q6_4 Bénéfique	3	2	1	0	-1	-2	-3	Nuisible
Q6_5 Intelligent	3	2	1	0	-1	-2	-3	Stupide
Q6_6 Sécuritaire	3	2	1	0	-1	-2	-3	Risqué

10) Comparé aux autres personnes de votre âge et de votre sexe, à quel point diriez-vous que :

Compétences perçues : [6 – moyenne (Q7-1 à Q7_5)]
Une valeur plus grande indique un individu avec des compétences de conducteur supérieures

	Très supérieures	Supérieures	Identiques	Faibles	Plus faibles
Q7_1 Vos compétences en tant que conducteur sont	1	2	3	4	5
Q7_2 Vos chances d'avoir un accident de voiture si vous roulez au-dessus des limites de vitesse sont	1	2	3	4	5
Q7_3 Vos chances d'être blessés ou de mourir si vous roulez au-dessus des limites de vitesse sont	1	2	3	4	5
Q7_4 Vos chances d'être arrêté par la police si vous roulez au-dessus des limites de vitesse sont	1	2	3	4	5
Q7_5 Vos chances d'avoir des points d'inaptitude si vous roulez au-dessus des limites de vitesse sont	1	2	3	4	5

11) A quel point êtes-vous d'accord avec chacune des affirmations suivantes vous concernant :

Recherche de sensations (8 items) : [moyenne (Q8_1 à Q8_8)]
Une valeur plus grande indique un individu avec une recherche plus élevée de sensations.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord
Q8_1 J'aimerais explorer des endroits hors du commun	1	2	3	4	5
Q8_2 J'aimerais partir en voyage sans prévoir d'horaire ni d'itinéraire	1	2	3	4	5
Q8_3 J'aimerais essayer de sauter en parachute	1	2	3	4	5
Q8_4 J'aime faire des choses effrayantes	1	2	3	4	5
Q8_5 J'aime les fêtes débridées	1	2	3	4	5
Q8_6 J'aime vivre des expériences nouvelles et excitantes, même si je dois enfreindre les règles	1	2	3	4	5
Q8_7 Je deviens agité quand je passe trop de temps chez moi	1	2	3	4	5
Q8_8 Je préfère les amis qui sont imprévisibles	1	2	3	4	5

12) Veuillez indiquer à quelle fréquence…

Recherche de sensations (2 items) : [5 - moyenne (Q9_1 à Q9_2)]
Une valeur plus grande indique un individu avec une recherche plus élevée de sensations.

	Très souvent	Souvent	Parfois	Rarement
Q9_1 faites-vous des activités dangereuses pour le plaisir?	1	2	3	4
Q9_2 faites-vous des activités enivrantes même si elles sont dangereuses?	1	2	3	4

13) Veuillez indiquer dans quelle mesure chacune des affirmations suivantes est vraie en ce qui vous concerne :

Echelle orientation régulatrice :
Score orientation prévention : [6 - moyenne (Q10_1, Q10_2, Q10_4, Q10_6, Q10_7, Q10_8, Q10_10)]
Score orientation promotion : [6 - moyenne (Q10_3, Q10_5, Q10_13, Q10_9, Q10_11, Q10_12, Q10_14)]
Score orientation régulatrice : score orientation promotion – score orientation prévention

Une valeur positive pour le score de l'orientation régulatrice indique un individu avec une orientation « promotion » et une valeur négative un individu avec une orientation « prévention ».

	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord
Q10_1 En général, je cherche à éviter les événements négatifs dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q10_2 J'ai peur de faillir à mes responsabilités et mes obligations.	1	2	3	4	5
Q10_3 Je pense souvent à la façon dont je vais accomplir mes espoirs et mes aspirations.	1	2	3	4	5
Q10_4 Je pense souvent à la personne que je crains de devenir à l'avenir.	1	2	3	4	5
Q10_5 Je pense souvent à la personne que j'aimerais être idéalement dans le futur.	1	2	3	4	5
Q10_13 Je me concentre sur le succès que j'espère atteindre dans le futur.	1	2	3	4	5
Q10_6 Je m'imagine souvent vivre des mauvaises choses dont je crains la réalisation.	1	2	3	4	5

Q10_7 Je pense fréquemment à la façon dont je peux éviter les échecs dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q10_8 Je cherche plus à éviter les pertes qu'à obtenir des gains.	1	2	3	4	5
Q10_9 Je me vois comme quelqu'un qui s'efforce avant tout d'atteindre son « soi idéal » et d'accomplir ses souhaits et aspirations.	1	2	3	4	5
Q10_10 Je me vois comme quelqu'un qui s'efforce avant tout de devenir la personne que je dois être, d'assumer mes responsabilités, devoirs et obligations.	1	2	3	4	5
Q10_11 En général, je cherche à avoir des résultats positifs dans ma vie.	1	2	3	4	5
Q10_12 Je m'imagine souvent vivre de belles choses qui, je l'espère, m'arriveront dans le futur.	1	2	3	4	5
Q10_14 En général, je cherche plus à atteindre le succès qu'à éviter l'échec.	1	2	3	4	5

Vous allez voir une affiche publicitaire de sécurité routière. A la suite de cette présentation certaines questions concernant vos impressions à l'égard de cette affiche vous seront posées.

Affiche sélectionnée de manière aléatoire

---

14) Quelles sont vos impressions, pensées, opinions à l'égard de l'affiche que vous venez de voir? (notez <u>tout</u> ce qui vous vient à l'esprit, de façon <u>spontanée</u>, il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses, ne vous souciez pas de l'orthographe).

……
……

……

Dans le cadre des deux prochaines questions nous vous demandons d'évaluer l'efficacité de cette affiche sur vous et ensuite sur les autres (les conducteurs en général).

15) <u>En ce qui vous concerne personnellement</u>, diriez-vous que cette affiche est:

Efficacité perçue : score entre -3 et 3 = [4 - moyenne (Q19_1 à Q19_4)]
Un score négatif indique « Non persuasive … » et un score positif « Persuasive … »

	1	2	3	4	5	6	7	
Q19_1 Persuasive	3	2	1	0	-1	-2	-3	Non persuasive
Q19_2 Efficace	3	2	1	0	-1	-2	-3	Inefficace
Q19_3 Convaincante	3	2	1	0	-1	-2	-3	Non convaincante
Q19_4 Percutante	3	2	1	0	-1	-2	-3	Non percutante

16) <u>Concernant les conducteurs en général,</u> diriez-vous que cette affiche est :

Efficacité perçue par tiers : score entre -3 et 3 = [4 - moyenne (Q20_1 à Q20_4)]
Un score négatif indique « Non persuasive … » et un score positif « Persuasive … »

	1	2	3	4	5	6	7	
Q20_1 Persuasive	3	2	1	0	-1	-2	-3	Non persuasive
Q20_2 Efficace	3	2	1	0	-1	-2	-3	Inefficace
Q20_3 Convaincante	3	2	1	0	-1	-2	-3	Non convaincante
Q20_4 Percutante	3	2	1	0	-1	-2	-3	Non percutante

17) Diriez-vous que le message de cette affiche :

Menace liberté = [6 - moyenne (Q21_1 à Q21_4)]
Emotion négative = [6 - moyenne (Q21_5 à Q21_8)]
Une valeur plus grande indique une plus grande menace perçue, une plus forte émotion négative

	Oui tout à fait	Oui en quelque sorte	Ni oui ni non	Non pas vraiment	Non pas du tout
Q21_1 Menace votre liberté de choisir	1	2	3	4	5
Q21_2 Essaye de vous manipuler	1	2	3	4	5
Q21_3 Essaye de faire pression sur vous	1	2	3	4	5
Q21_4 Essaye de prendre des décisions à votre place	1	2	3	4	5
Q21_5 Vous irrite	1	2	3	4	5
Q21_6 Vous énerve	1	2	3	4	5
Q21_7 Vous ennuie	1	2	3	4	5
Q21_8 Vous agace	1	2	3	4	5

18) Votre évaluation générale de cette affiche est :

Évaluation générale : score entre -3 et 3 = [4 - moyenne (Q22_1 à Q22_2)]
Un score négatif indique « négative, défavorable » et un score positif « positive, favorable »

	1	2	3	4	5	6	7	
Q22_1 Positive	3	2	1	0	-1	-2	-3	Négative
Q22_2 Favorable	3	2	1	0	-1	-2	-3	Défavorable

19) Suite au visionnement de cette affiche, dans quelle mesure diriez-vous que conduire vite c'est :

Attitude conduire vite après : score entre -3 et 3 = [4 - moyenne (Q23_1 à Q23_6)]
Un score négatif indique « pas fun, ennuyant, mal, …, risqué » et un score positif indique « fun, excitant, bien, …, sécuritaire »

	1	2	3	4	5	6	7	
Q23_1 Fun	3	2	1	0	-1	-2	-3	Pas fun
Q23_2 Excitant	3	2	1	0	-1	-2	-3	Ennuyant
Q23_3 Bien	3	2	1	0	-1	-2	-3	Mal
Q23_4 Bénéfique	3	2	1	0	-1	-2	-3	Nuisible
Q23_5 Intelligent	3	2	1	0	-1	-2	-3	Stupide
Q23_6 Sécuritaire	3	2	1	0	-1	-2	-3	Risqué

20) Suite au visionnement de cette affiche, dans quelle mesure est-il probable que vous rouliez au-dessus des limites de vitesse :

Intention de conduire au-dessus des limites de vitesse = [6 - moyenne (Q24_1 à Q24_2)]
Une valeur plus grande indique une plus grande intention

	Extrêmement probable	Très probable	Probable	Peu probable	Pas du tout probable
Q24_1 Dans les prochaines 24h	1	2	3	4	5
Q24_2 Dans les 7 jours qui viennent	1	2	3	4	5

Renseignements généraux

21) Quel est votre sexe : femme ☐ **homme** ☐

22) Dans quelle région habitez-vous?

- ☐ Montréal
- ☐ Région de Montréal
- ☐ Laval
- ☐ Québec
- ☐ Région de Québec
- ☐ Trois-Rivières
- ☐ Région de Trois-Rivières
- ☐ Cantons de l'est
- ☐ Gaspésie
- ☐ Saguenay
- ☐ Laurentides
- ☐ Outaouais
- ☐ Bas Saint-Laurent
- ☐ Saguenais/Lac St-Jean
- ☐ Mauricie
- ☐ Abitibi/Temiscamingue
- ☐ Côte-Nord
- ☐ Chaudière-Appalaches
- ☐ Lanaudière
- ☐ Montérégie
- ☐ Centre du Québec
- ☐ Autres – Québec
- ☐ Autres – Canada

23) Veuillez indiquer la dernière année d'étude que vous avez complétée?

- ☐ École primaire
- ☐ École secondaire : premier cycle
- ☐ École secondaire : deuxième cycle
- ☐ Cegep : études pré-universitaires
- ☐ Cegep : études techniques
- ☐ Baccalauréat
- ☐ Maîtrise
- ☐ Doctorat
- ☐ Autres précisez:……

24) Le revenu annuel avant impôts de votre foyer (Note : si vous habitez chez vos parents veuillez prendre en considération votre revenu ainsi que celui de vos parents)

- ☐ moins de 20 000$
- ☐ 20 000$ à 39 999$
- ☐ 40 000$ à 59 999$
- ☐ 60 000$ à 79 999$
- ☐ 80 000$ à 99 999$
- ☐ 100 000$ ou plus

Annexe 3 - Affiches – Phase 2

Affiche 1 – orientation négative et finalité indésirable

Affiche 2 – orientation positive et finalité indésirable

Affiche 3 – orientation négative et finalité désirable

Affiche 4 – orientation positive et finalité désirable

Annexe 4 – Tableaux de résultats – Phase 1

GROUPE

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	à risque	798	38,7	38,7	38,7
	responsable	1266	61,3	61,3	100,0
	Total	2064	100,0	100,0	

Tableau croisé GROUPE par SEXE

			Sexe*		
			femme	homme	Total
GROUPE	risque	Effectif	324	464	788
		% dans GROUPE	41,1%	58,9%	100,0%
		% dans sexe	28,8%	50,1%	38,4%
		% du total	15,8%	22,6%	38,4%
	non risque	Effectif	801	463	1264
		% dans GROUPE	63,4%	36,6%	100,0%
		% dans sexe	71,2%	49,9%	61,6%
		% du total	39,0%	22,6%	61,6%
Total		Effectif	1125	927	2052
		% dans GROUPE	54,8%	45,2%	100,0%
		% dans sexe	100,0%	100,0%	100,0%
		% du total	54,8%	45,2%	100,0%

* 12 participants ont une valeur manquante pour le sexe.

Statistiques descriptives et résultats de la comparaison des moyennes des groupes « à risque » et « responsable »

	GROUPE	n	moyenne	écart-type	seuil expérimental du test de Student
âge (ans)	à risque	788	45,07	12,167	,000
	responsable	1261	47,32	13,212	
expérience de conduite (ans)	à risque	784	27,0332	12,41922	,035
	responsable	1253	28,2624	12,97693	
orientation prévention	à risque	793	3,1621	,59866	,129
	responsable	1264	3,2043	,62322	
orientation promotion	à risque	793	4,0337	,57353	,000
	responsable	1264	3,9160	,57646	
orientation régulatrice	à risque	793	,8716	,67430	,000
	responsable	1264	,7117	,66938	
recherche de sensations (8 items)	à risque	796	2,8400	,77054	,000
	responsable	1264	2,5076	,72644	
recherche de sensations (2 items)	à risque	790	1,8835	,83057	,000
	responsable	1260	1,5536	,66879	
locus de contrôle interne	à risque	796	3,7687	,44192	,000
	responsable	1264	3,6672	,43376	
locus de contrôle - chance	à risque	796	2,4897	,52324	,245
	responsable	1264	2,5177	,53830	
locus de contrôle - influence de tiers	à risque	796	2,2687	,57701	,049
	responsable	1264	2,3197	,57055	
perspective temporelle - présent hédonique	à risque	795	3,2157	,53364	,000
	responsable	1263	3,0724	,51706	
perspective temporelle - futur	à risque	795	3,5892	,45650	,069
	responsable	1262	3,6253	,42578	
perspective temporelle -passé positif	à risque	795	3,4682	,50868	,345
	responsable	1262	3,4899	,50562	
perspective temporelle - présent fataliste	à risque	795	2,3521	,59663	,101
	responsable	1262	2,3967	,60300	
perspective temporelle -passé négatif	à risque	795	2,4672	,70771	,949
	responsable	1262	2,4651	,71468	

Remarque : l'interaction entre le sexe et l'effet groupe est statistiquement non significative pour l'ensemble des variables ; ceci implique que la différence entre les deux groupes est essentiellement la même pour les femmes et les hommes.

Annexe 5 – Tableaux de résultats – Phase 2

Statistiques descriptives des caractéristiques de l'échantillon de la phase 2 (n=1196)

Variables	moyenne	écart-type	min	max
âge (ans)	42,8	13,0	18	65
expérience de conduite (ans)	24,4	13,0	0	48
% femme	50,3%			
% avec au moins 1 point d'inaptitude dans les 2 dernières années	19,1%			
% avec au moins 1 point d'inaptitude excluant les 2 dernières années	55,9%			
% avec au moins 1 point d'inaptitude depuis l'obtention du permis	60,9%			
orientation promotion	4,004	0,527	2,29	5,00
orientation prévention	3,407	0,587	1,43	5,00
orientation régulatrice : promotion - prévention	0,596	0,618	-1,57	2,57
comportement de conduite	2,007	0,545	1,00	4,67
compétences perçues	3,337	0,749	1,00	5,00
recherche sensations (8 items)	2,599	0,760	1,00	5,00
recherche sensations (2 items)	1,201	0,435	1,00	4,00
attitude conduire vite avant	-0,698	1,544	-3,00	3,00
attitude conduire vite après	-1,213	1,398	-3,00	3,00
attitude conduire vite : différence avant - après	0,515	1,486	-5,50	6,00
efficacité perçue du message	-0,325	1,958	-3,00	3,00
efficacité perçue du message par tiers	-0,586	1,654	-3,00	3,00
message menace liberté	2,122	0,928	1,00	5,00
émotion négative	2,190	1,042	1,00	5,00
évaluation générale du message	0,070	1,915	-3,00	3,00
Intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	2,533	1,111	1,00	5,00

Statistiques descriptives des caractéristiques de l'échantillon selon le message préventif (n=1196)

	Type de message							
finalité	indésirable				désirable			
orientation	négative		positive		négative		positive	
n	316		290		295		295	
variables	moy.	é-t	moy.	é-t	moy.	é-t	moy.	é-t
âge (ans)	42,2	12,9	42,5	12,8	43,7	13,2	42,7	13,1
expérience de conduite (ans)	23,9	12,9	24,1	13,0	25,0	13,3	24,6	13,0
% femme	51,9%		51,4%		49,2%		48,8%	
% avec au moins 1 point d'inaptitude dans les 2 dernières années	19%		17%		17%		23%	
% avec au moins 1 point d'inaptitude excluant les 2 dernières années	56%		54%		55%		59%	
% avec au moins 1 point d'inaptitude depuis l'obtention du permis	61%		59%		60%		63%	
orientation promotion	4,07	0,53	3,99	0,53	3,97	0,53	3,97	0,50
orientation prévention	3,42	0,60	3,41	0,59	3,39	0,55	3,41	0,60
orientation régulatrice : promotion - prévention	0,65	0,60	0,58	0,61	0,58	0,62	0,56	0,64
Comportement de conduite	2,03	0,56	2,00	0,56	1,94	0,48	2,05	0,57
compétences perçues	3,35	0,77	3,40	0,72	3,31	0,73	3,27	0,77
recherche sensations (8 items)	2,60	0,70	2,65	0,80	2,54	0,75	2,59	0,79
recherche sensations (2 items)	1,20	0,44	1,22	0,44	1,19	0,44	1,19	0,42
attitude conduire vite avant	-0,67	1,62	-0,74	1,52	-0,70	1,59	-0,69	1,42
attitude conduire vite après	-1,45	1,36	-1,36	1,35	-1,29	1,37	-0,73	1,39
attitude conduire vite : différence avant - après	0,78	1,36	0,62	1,52	0,59	1,48	0,04	1,48
efficacité perçue du message	0,34	1,93	-0,17	2,01	-0,69	1,90	-0,83	1,74
efficacité perçue du message par tiers	-0,04	1,62	-0,49	1,66	-0,78	1,64	-1,07	1,52
message menace liberté	2,21	0,97	2,17	0,95	2,16	0,87	1,94	0,90
émotion négative	2,28	1,11	2,08	0,99	2,33	1,06	2,06	0,96
évaluation générale du message	0,34	1,82	0,21	1,89	-0,27	1,96	-0,01	1,93
Intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	2,52	1,12	2,54	1,11	2,41	1,03	2,65	1,17

Résultats du modèle d'analyse de covariance pour évaluer les effets du type de message (orientation et finalité) avec l'âge, le comportement du conducteur et l'orientation régulatrice comme covariables (n=1196).

	seuil expérimental (p-value)						
	orientation	finalité	âge	comportement	orientation régulatrice	orientation* finalité	finalité* âge
variables							
efficacité perçue du message	,004	,005	,311	,000	,132	**,098**	,396
efficacité perçue du message par tiers	,000	,601	,507	,003	,106	,590	,794
message menace liberté	,271	,220	,001	,000	,522	,193	,193
émotion négative	,126	,420	,217	,000	,001	,261	,319
évaluation générale du message	,055	,180	,874	,000	,322	**,015**	,413
attitude conduire vite après	,107	,412	,605	,000	,517	,580	**,023**
attitude conduire vite : différence avant - après	,085	,563	,120	,035	,261	,265	,399
Intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	,645	,128	,000	,000	,367	,590	,215

	seuil expérimental (p-value)							
	orientation * âge	orientation* comportement	finalité* comportement	orientation* orientation régulatrice	finalité* orientation régulatrice	orientation* finalité* âge	orientation* finalité* comportement	orientation* finalité* orientation régulatrice
variables								
efficacité perçue du message	**,007**	,270	,294	,995	,504	,161	,575	,742
efficacité perçue du message par tiers	**,010**	**,045**	,432	,744	,674	,502	,990	,787
message menace liberté	,259	,652	,210	,125	,681	,334	**,080**	**,063**
émotion négative	**,005**	,279	,864	,484	**,096**	,434	,641	,351
évaluation générale du message	**,010**	,407	,785	,756	,849	,112	,114	,816
attitude conduire vite après	,491	,315	,749	,187	,335	,817	,221	,718
attitude conduire vite : différence avant - après	,541	**,040**	,635	,596	,747	,696	,735	,281
Intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	,348	,789	,263	,219	,907	,314	**,055**	,801

Remarque : les interactions entre le sexe et les autres variables indépendantes n'étaient pas statistiquement significatives. Nous n'avons donc pas inclus le sexe dans les analyses.

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque les trois covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	,349[a]	,105	,142	,555
	positive - indésirable	-,165[a]	,109	-,380	,049
	négative désirable	-,726[a]	,109	-,940	-,511
	positive désirable	-,803[a]	,109	-1,016	-,589
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	-,052[a]	,091	-,230	,126
	positive - indésirable	-,483[a]	,094	-,668	-,298
	négative désirable	-,803[a]	,094	-,988	-,618
	positive désirable	-1,057[a]	,094	-1,241	-,873
menace liberté	négative - indésirable	2,203[a]	,051	2,104	2,303
	positive - indésirable	2,175[a]	,053	2,072	2,279
	négative désirable	2,167[a]	,053	2,063	2,271
	positive désirable	1,932[a]	,053	1,829	2,035
émotion négative	négative - indésirable	2,281[a]	,058	2,168	2,394
	positive - indésirable	2,085[a]	,060	1,968	2,202
	négative désirable	2,345[a]	,060	2,228	2,463
	positive désirable	2,039[a]	,059	1,923	2,156
évaluation générale du message	négative - indésirable	,338[a]	,106	,129	,547
	positive - indésirable	,217[a]	,110	,000	,433
	négative désirable	-,296[a]	,110	-,513	-,079
	positive désirable	,013[a]	,110	-,203	,229
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,468[a]	,076	-1,617	-1,319
	positive - indésirable	-1,358[a]	,079	-1,512	-1,203
	négative désirable	-1,273[a]	,079	-1,428	-1,118
	positive désirable	-,745[a]	,078	-,899	-,591
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,774[a]	,083	,612	,936
	positive - indésirable	,621[a]	,086	,453	,789
	négative désirable	,605[a]	,086	,437	,773
	positive désirable	,025[a]	,085	-,142	,192
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	2,503[a]	,051	2,403	2,603
	positive - indésirable	2,552[a]	,053	2,448	2,656
	négative désirable	2,476[a]	,053	2,372	2,580
	positive désirable	2,596[a]	,053	2,493	2,700

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 42,76, comportement de conduite = 2,0071, orientation régulatrice = ,5966.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,514	,152	,001	,216	,812
		négative désirable	1,074	,152	,000	,776	1,372
		positive désirable	1,152	,151	,000	,854	1,449
	positive - indésirable	négative désirable	,560	,155	,000	,257	,864
		positive désirable	,637	,154	,000	,335	,940
	négative désirable	positive désirable	,077	,154	,617	-,226	,380
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,431	,131	,001	,174	,688
		négative désirable	,751	,131	,000	,494	1,008
		positive désirable	1,005	,131	,000	,748	1,261
	positive - indésirable	négative désirable	,320	,133	,017	,058	,582
		positive désirable	,574	,133	,000	,313	,835
	négative désirable	positive désirable	,254	,133	,057	-,007	,515
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	,028	,073	,700	-,116	,172
		négative désirable	,036	,073	,619	-,107	,180
		positive désirable	,271	,073	,000	,128	,415
	positive - indésirable	négative désirable	,008	,075	,913	-,138	,155
		positive désirable	,243	,074	,001	,097	,389
	négative désirable	positive désirable	,235	,074	,002	,089	,381
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	,196	,083	,019	,033	,358
		négative désirable	-,065	,083	,435	-,228	,098
		positive désirable	,241	,083	,004	,079	,404
	positive - indésirable	négative désirable	-,261	,085	,002	-,426	-,095
		positive désirable	,046	,084	,588	-,120	,211
	négative désirable	positive désirable	,306	,084	,000	,141	,472
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,121	,153	,429	-,180	,422
		négative désirable	,634	,153	,000	,333	,935
		positive désirable	,325	,153	,034	,025	,625
	positive - indésirable	négative désirable	,513	,156	,001	,206	,819
		positive désirable	,204	,156	,191	-,102	,510
	négative désirable	positive désirable	-,309	,156	,048	-,615	-,003
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	-,110	,109	,313	-,325	,104
		négative désirable	-,195	,109	,075	-,410	,020
		positive désirable	-,723	,109	,000	-,937	-,509
	positive - indésirable	négative désirable	-,085	,111	,448	-,303	,134
		positive désirable	-,612	,111	,000	-,830	-,394
	négative désirable	positive désirable	-,528	,111	,000	-,746	-,310
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,152	,119	,200	-,081	,386
		négative désirable	,169	,119	,157	-,065	,402
		positive désirable	,748	,119	,000	,516	,981
	positive - indésirable	négative désirable	,016	,121	,894	-,222	,254
		positive désirable	,596	,121	,000	,359	,833
	négative désirable	positive désirable	,580	,121	,000	,343	,817
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	-,048	,074	,510	-,193	,096
		négative désirable	,027	,074	,712	-,117	,172
		positive désirable	-,093	,073	,205	-,237	,051
	positive - indésirable	négative désirable	,076	,075	,313	-,071	,223
		positive désirable	-,045	,075	,551	-,191	,102
	négative désirable	positive désirable	-,120	,075	,108	-,267	,026

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque l'orientation régulatrice = 0 et les deux autres covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	,323[a]	,156	,017	,628
	positive - indésirable	-,227[a]	,152	-,525	,071
	négative désirable	-,856[a]	,149	-1,148	-,565
	positive désirable	-,899[a]	,144	-1,183	-,616
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	-,142[a]	,134	-,405	,122
	positive - indésirable	-,578[a]	,131	-,835	-,321
	négative désirable	-,830[a]	,128	-1,082	-,579
	positive désirable	-1,138[a]	,124	-1,382	-,894
menace liberté	négative - indésirable	2,201[a]	,075	2,053	2,349
	positive - indésirable	2,189[a]	,073	2,045	2,333
	négative désirable	2,279[a]	,072	2,138	2,420
	positive désirable	1,873[a]	,070	1,736	2,010
émotion négative	négative - indésirable	2,321[a]	,085	2,154	2,488
	positive - indésirable	2,138[a]	,083	1,976	2,301
	négative désirable	2,534[a]	,081	2,375	2,694
	positive désirable	2,135[a]	,079	1,980	2,290
évaluation générale du message	négative - indésirable	,271[a]	,157	-,038	,580
	positive - indésirable	,158[a]	,154	-,143	,460
	négative désirable	-,367[a]	,150	-,662	-,072
	positive désirable	-,001[a]	,146	-,287	,285
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,420[a]	,112	-1,640	-1,200
	positive - indésirable	-1,382[a]	,109	-1,597	-1,167
	négative désirable	-1,270[a]	,107	-1,481	-1,060
	positive désirable	-,869[a]	,104	-1,073	-,665
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,648[a]	,122	,409	,888
	positive - indésirable	,628[a]	,119	,394	,861
	négative désirable	,595[a]	,116	,366	,823
	positive désirable	-,030[a]	,113	-,252	,192
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	2,566[a]	,076	2,418	2,715
	positive - indésirable	2,540[a]	,074	2,395	2,684
	négative désirable	2,521[a]	,072	2,379	2,662
	positive désirable	2,591[a]	,070	2,454	2,729

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 42,76, comportement de conduite = 2,0071, orientation régulatrice = ,00.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,549	,218	,012	,122	,976
		négative désirable	1,179	,215	,000	,756	1,601
		positive désirable	1,222	,212	,000	,805	1,639
	positive - indésirable	négative désirable	,629	,213	,003	,212	1,046
		positive désirable	,673	,210	,001	,262	1,084
	négative désirable	positive désirable	,043	,207	,834	-,363	,450
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,436	,188	,020	,068	,804
		négative désirable	,689	,186	,000	,324	1,053
		positive désirable	,996	,183	,000	,637	1,356
	positive - indésirable	négative désirable	,253	,183	,168	-,107	,612
		positive désirable	,560	,181	,002	,205	,915
	négative désirable	positive désirable	,307	,179	,086	-,043	,658
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	,012	,105	,912	-,195	,218
		négative désirable	-,078	,104	,452	-,282	,126
		positive désirable	,328	,103	,001	,127	,529
	positive - indésirable	négative désirable	-,090	,103	,381	-,291	,111
		positive désirable	,316	,101	,002	,118	,515
	négative désirable	positive désirable	,406	,100	,000	,210	,602
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	,182	,119	,126	-,051	,416
		négative désirable	-,213	,118	,070	-,444	,018
		positive désirable	,186	,116	,109	-,042	,414
	positive - indésirable	négative désirable	-,396	,116	,001	-,624	-,168
		positive désirable	,004	,115	,974	-,221	,228
	négative désirable	positive désirable	,399	,113	,000	,177	,622
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,113	,220	,607	-,318	,545
		négative désirable	,638	,218	,003	,211	1,065
		positive désirable	,272	,215	,205	-,149	,693
	positive - indésirable	négative désirable	,525	,215	,015	,104	,947
		positive désirable	,159	,212	,453	-,256	,574
	négative désirable	positive désirable	-,366	,209	,080	-,777	,044
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	-,038	,157	,807	-,346	,269
		négative désirable	-,150	,155	,335	-,454	,155
		positive désirable	-,551	,153	,000	-,851	-,250
	positive - indésirable	négative désirable	-,111	,153	,467	-,412	,189
		positive désirable	-,512	,151	,001	-,809	-,216
	négative désirable	positive désirable	-,401	,149	,007	-,694	-,108
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,021	,171	,903	-,314	,355
		négative désirable	,054	,169	,749	-,277	,385
		positive désirable	,679	,166	,000	,352	1,005
	positive - indésirable	négative désirable	,033	,167	,842	-,294	,360
		positive désirable	,658	,164	,000	,336	,980
	négative désirable	positive désirable	,625	,162	,000	,306	,943
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	,027	,105	,801	-,180	,233
		négative désirable	,046	,104	,661	-,159	,251
		positive désirable	-,025	,103	,809	-,227	,177
	positive - indésirable	négative désirable	,019	,103	,852	-,183	,221
		positive désirable	-,051	,102	,612	-,251	,148
	négative désirable	positive désirable	-,071	,100	,481	-,268	,126

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque l'orientation régulatrice = 1,2 et les deux autres covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	,375[a]	,142	,097	,653
	positive - indésirable	-,103[a]	,156	-,409	,203
	négative désirable	-,594[a]	,154	-,895	-,292
	positive désirable	-,705[a]	,154	-1,007	-,403
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	,038[a]	,122	-,202	,278
	positive - indésirable	-,388[a]	,135	-,652	-,124
	négative désirable	-,776[a]	,132	-1,036	-,516
	positive désirable	-,975[a]	,133	-1,236	-,715
menace liberté	négative - indésirable	2,206[a]	,068	2,072	2,340
	positive - indésirable	2,161[a]	,075	2,013	2,309
	négative désirable	2,054[a]	,074	1,908	2,199
	positive désirable	1,992[a]	,074	1,846	2,138
émotion négative	négative - indésirable	2,240[a]	,077	2,088	2,392
	positive - indésirable	2,031[a]	,085	1,864	2,198
	négative désirable	2,155[a]	,084	1,990	2,319
	positive désirable	1,943[a]	,084	1,778	2,108
évaluation générale du message	négative - indésirable	,405[a]	,143	,124	,686
	positive - indésirable	,276[a]	,158	-,034	,585
	négative désirable	-,224[a]	,155	-,529	,080
	positive désirable	,027[a]	,156	-,279	,332
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,517[a]	,102	-1,717	-1,316
	positive - indésirable	-1,333[a]	,112	-1,554	-1,113
	négative désirable	-1,276[a]	,111	-1,493	-1,058
	positive désirable	-,620[a]	,111	-,837	-,402
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,900[a]	,111	,682	1,118
	positive - indésirable	,614[a]	,122	,375	,854
	négative désirable	,616[a]	,120	,379	,852
	positive désirable	,081[a]	,121	-,156	,318
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	2,439[a]	,069	2,304	2,574
	positive - indésirable	2,564[a]	,076	2,415	2,712
	négative désirable	2,431[a]	,074	2,285	2,577
	positive désirable	2,601[a]	,075	2,455	2,748

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 42,76, comportement de conduite = 2,0071, orientation régulatrice = 1,20.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,479	,211	,023	,065	,892
		négative désirable	,969	,209	,000	,559	1,379
		positive désirable	1,080	,209	,000	,670	1,491
	positive - indésirable	négative désirable	,490	,219	,025	,061	,920
		positive désirable	,602	,219	,006	,172	1,032
	négative désirable	positive désirable	,111	,217	,609	-,315	,538
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,426	,182	,019	,069	,783
		négative désirable	,814	,180	,000	,460	1,168
		positive désirable	1,013	,180	,000	,659	1,367
	positive - indésirable	négative désirable	,388	,189	,040	,018	,759
		positive désirable	,587	,189	,002	,216	,958
	négative désirable	positive désirable	,199	,188	,289	-,169	,567
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	,045	,102	,658	-,155	,245
		négative désirable	,152	,101	,131	-,046	,350
		positive désirable	,214	,101	,034	,016	,412
	positive - indésirable	négative désirable	,107	,106	,310	-,100	,315
		positive désirable	,169	,106	,111	-,039	,377
	négative désirable	positive désirable	,062	,105	,558	-,144	,268
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	,209	,115	,070	-,017	,435
		négative désirable	,085	,114	,455	-,139	,309
		positive désirable	,297	,114	,009	,073	,522
	positive - indésirable	négative désirable	-,124	,120	,301	-,359	,111
		positive désirable	,088	,120	,462	-,147	,323
	négative désirable	positive désirable	,212	,119	,075	-,021	,445
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,130	,213	,543	-,288	,547
		négative désirable	,629	,211	,003	,215	1,044
		positive désirable	,379	,211	,074	-,036	,793
	positive - indésirable	négative désirable	,500	,221	,024	,066	,934
		positive désirable	,249	,221	,261	-,185	,683
	négative désirable	positive désirable	-,251	,220	,254	-,682	,180
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	-,183	,152	,227	-,481	,115
		négative désirable	-,241	,151	,110	-,537	,055
		positive désirable	-,897	,151	,000	-1,193	-,601
	positive - indésirable	négative désirable	-,058	,158	,715	-,367	,252
		positive désirable	-,713	,158	,000	-1,023	-,403
	négative désirable	positive désirable	-,656	,157	,000	-,963	-,348
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,286	,165	,084	-,038	,610
		négative désirable	,285	,164	,083	-,037	,606
		positive désirable	,819	,164	,000	,497	1,141
	positive - indésirable	négative désirable	-,001	,172	,995	-,338	,336
		positive désirable	,533	,172	,002	,196	,870
	négative désirable	positive désirable	,534	,170	,002	,200	,869
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	-,124	,102	,223	-,325	,076
		négative désirable	,008	,101	,934	-,190	,207
		positive désirable	-,162	,101	,110	-,361	,037
	positive - indésirable	négative désirable	,133	,106	,211	-,075	,341
		positive désirable	-,038	,106	,723	-,246	,171
	négative désirable	positive désirable	-,170	,105	,106	-,377	,036

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque le comportement de conduite = 1,5 et les deux autres covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	,843[a]	,146	,556	1,129
	positive - indésirable	,158[a]	,148	-,132	,447
	négative désirable	-,397[a]	,149	-,690	-,104
	positive désirable	-,530[a]	,151	-,827	-,233
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	,135[a]	,126	-,112	,382
	positive - indésirable	-,475[a]	,127	-,725	-,225
	négative désirable	-,548[a]	,129	-,800	-,295
	positive désirable	-,978[a]	,131	-1,234	-,722
menace liberté	négative - indésirable	1,939[a]	,071	1,800	2,077
	positive - indésirable	2,020[a]	,071	1,880	2,159
	négative désirable	2,051[a]	,072	1,910	2,193
	positive désirable	1,752[a]	,073	1,608	1,895
émotion négative	négative - indésirable	2,084[a]	,080	1,928	2,241
	positive - indésirable	1,976[a]	,081	1,817	2,134
	négative désirable	2,166[a]	,082	2,005	2,326
	positive désirable	1,894[a]	,083	1,732	2,056
évaluation générale du message	négative - indésirable	,739[a]	,148	,449	1,029
	positive - indésirable	,367[a]	,149	,075	,660
	négative désirable	-,087[a]	,151	-,384	,209
	positive désirable	,300[a]	,153	-,001	,600
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,802[a]	,105	-2,009	-1,596
	positive - indésirable	-1,527[a]	,106	-1,735	-1,318
	négative désirable	-1,540[a]	,108	-1,751	-1,329
	positive désirable	-1,029[a]	,109	-1,243	-,815
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,777[a]	,115	,552	1,002
	positive - indésirable	,486[a]	,116	,260	,713
	négative désirable	,597[a]	,117	,368	,827
	positive désirable	-,175[a]	,119	-,408	,058
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	1,865[a]	,071	1,726	2,003
	positive - indésirable	1,995[a]	,072	1,855	2,136
	négative désirable	1,989[a]	,072	1,847	2,131
	positive désirable	2,000[a]	,073	1,856	2,144

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 42,76, comportement de conduite = 1,50, orientation régulatrice = ,5966.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,685	,208	,001	,278	1,092
		négative désirable	1,240	,209	,000	,830	1,650
		positive désirable	1,373	,210	,000	,960	1,785
	positive - indésirable	négative désirable	,555	,210	,008	,143	,967
		positive désirable	,688	,211	,001	,273	1,102
	négative désirable	positive désirable	,133	,213	,532	-,284	,550
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,610	,179	,001	,259	,961
		négative désirable	,683	,180	,000	,329	1,036
		positive désirable	1,113	,181	,000	,757	1,469
	positive - indésirable	négative désirable	,073	,181	,688	-,283	,428
		positive désirable	,503	,182	,006	,145	,861
	négative désirable	positive désirable	,430	,183	,019	,070	,790
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	-,081	,100	,420	-,278	,116
		négative désirable	-,113	,101	,265	-,311	,085
		positive désirable	,187	,102	,066	-,013	,386
	positive - indésirable	négative désirable	-,032	,101	,755	-,231	,167
		positive désirable	,268	,102	,009	,067	,468
	négative désirable	positive désirable	,299	,103	,004	,098	,501
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	,109	,114	,339	-,114	,331
		négative désirable	-,081	,114	,476	-,305	,143
		positive désirable	,190	,115	,098	-,035	,416
	positive - indésirable	négative désirable	-,190	,115	,098	-,415	,035
		positive désirable	,082	,116	,481	-,145	,308
	négative désirable	positive désirable	,272	,116	,020	,044	,500
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,372	,210	,077	-,040	,783
		négative désirable	,826	,211	,000	,412	1,241
		positive désirable	,439	,213	,039	,022	,856
	positive - indésirable	négative désirable	,455	,212	,032	,038	,871
		positive désirable	,068	,214	,751	-,351	,487
	négative désirable	positive désirable	-,387	,215	,072	-,809	,035
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	-,275	,150	,066	-,569	,018
		négative désirable	-,262	,151	,082	-,557	,033
		positive désirable	-,773	,152	,000	-1,071	-,476
	positive - indésirable	négative désirable	,013	,151	,929	-,283	,310
		positive désirable	-,498	,152	,001	-,797	-,199
	négative désirable	positive désirable	-,511	,153	,001	-,812	-,211
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,290	,163	,075	-,029	,610
		négative désirable	,180	,164	,273	-,142	,501
		positive désirable	,952	,165	,000	,628	1,275
	positive - indésirable	négative désirable	-,111	,165	,501	-,434	,212
		positive désirable	,661	,166	,000	,336	,987
	négative désirable	positive désirable	,772	,167	,000	,445	1,099
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	-,131	,101	,194	-,328	,067
		négative désirable	-,124	,101	,220	-,323	,074
		positive désirable	-,135	,102	,184	-,335	,065
	positive - indésirable	négative désirable	,007	,102	,948	-,193	,206
		positive désirable	-,005	,102	,964	-,206	,196
	négative désirable	positive désirable	-,011	,103	,913	-,213	,191

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque le comportement de conduite = 2,5 et les deux autres covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	-,131[a]	,138	-,403	,140
	positive - indésirable	-,479[a]	,148	-,769	-,189
	négative désirable	-1,045[a]	,165	-1,369	-,721
	positive désirable	-1,068[a]	,138	-1,338	-,797
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	-,234[a]	,119	-,468	,000
	positive - indésirable	-,491[a]	,128	-,742	-,241
	négative désirable	-1,052[a]	,142	-1,331	-,772
	positive désirable	-1,134[a]	,119	-1,367	-,900
menace liberté	négative - indésirable	2,461[a]	,067	2,330	2,592
	positive - indésirable	2,326[a]	,071	2,186	2,466
	négative désirable	2,279[a]	,080	2,123	2,436
	positive désirable	2,107[a]	,067	1,977	2,238
émotion négative	négative - indésirable	2,472[a]	,076	2,323	2,620
	positive - indésirable	2,191[a]	,081	2,033	2,350
	négative désirable	2,520[a]	,090	2,343	2,697
	positive désirable	2,180[a]	,075	2,032	2,328
évaluation générale du message	négative - indésirable	-,052[a]	,140	-,326	,222
	positive - indésirable	,070[a]	,149	-,223	,363
	négative désirable	-,499[a]	,167	-,826	-,171
	positive désirable	-,266[a]	,139	-,539	,008
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,143[a]	,100	-1,339	-,948
	positive - indésirable	-1,193[a]	,107	-1,402	-,984
	négative désirable	-1,013[a]	,119	-1,247	-,780
	positive désirable	-,470[a]	,099	-,665	-,275
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,770[a]	,108	,558	,983
	positive - indésirable	,752[a]	,116	,525	,980
	négative désirable	,612[a]	,129	,358	,866
	positive désirable	,220[a]	,108	,008	,432
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	3,124[a]	,067	2,992	3,255
	positive - indésirable	3,092[a]	,072	2,952	3,233
	négative désirable	2,950[a]	,080	2,793	3,107
	positive désirable	3,176[a]	,067	3,045	3,307

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 42,76, comportement de conduite = 2,50, orientation régulatrice = ,5966.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,348	,203	,086	-,049	,745
		négative désirable	,914	,215	,000	,491	1,336
		positive désirable	,937	,195	,000	,553	1,320
	positive - indésirable	négative désirable	,566	,222	,011	,131	1,001
		positive désirable	,589	,202	,004	,192	,985
	négative désirable	positive désirable	,023	,215	,915	-,399	,445
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,257	,175	,141	-,085	,600
		négative désirable	,818	,186	,000	,453	1,182
		positive désirable	,900	,168	,000	,569	1,230
	positive - indésirable	négative désirable	,560	,191	,003	,185	,936
		positive désirable	,642	,174	,000	,300	,984
	négative désirable	positive désirable	,082	,186	,660	-,282	,446
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	,134	,098	,170	-,057	,326
		négative désirable	,181	,104	,082	-,023	,385
		positive désirable	,353	,094	,000	,168	,538
	positive - indésirable	négative désirable	,047	,107	,662	-,163	,257
		positive désirable	,219	,098	,025	,027	,411
	négative désirable	positive désirable	,172	,104	,098	-,032	,376
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	,280	,111	,011	,063	,497
		négative désirable	-,049	,118	,679	-,280	,182
		positive désirable	,291	,107	,006	,082	,501
	positive - indésirable	négative désirable	-,329	,121	,007	-,567	-,091
		positive désirable	,011	,111	,921	-,206	,228
	négative désirable	positive désirable	,340	,118	,004	,109	,571
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	-,122	,205	,551	-,524	,279
		négative désirable	,447	,218	,040	,020	,874
		positive désirable	,214	,197	,279	-,173	,601
	positive - indésirable	négative désirable	,569	,224	,011	,129	1,008
		positive désirable	,336	,204	,101	-,065	,737
	négative désirable	positive désirable	-,233	,217	,285	-,660	,194
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,050	,146	,732	-,236	,336
		négative désirable	-,130	,155	,403	-,435	,175
		positive désirable	-,673	,141	,000	-,950	-,397
	positive - indésirable	négative désirable	-,180	,160	,260	-,493	,134
		positive désirable	-,723	,146	,000	-1,009	-,437
	négative désirable	positive désirable	-,544	,155	,000	-,848	-,239
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,018	,159	,908	-,293	,330
		négative désirable	,158	,169	,350	-,173	,489
		positive désirable	,551	,153	,000	,250	,851
	positive - indésirable	négative désirable	,140	,174	,422	-,201	,481
		positive désirable	,532	,159	,001	,221	,843
	négative désirable	positive désirable	,393	,169	,020	,062	,724
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	,032	,098	,747	-,161	,224
		négative désirable	,174	,104	,095	-,030	,379
		positive désirable	-,052	,095	,584	-,238	,134
	positive - indésirable	négative désirable	,143	,107	,184	-,068	,354
		positive désirable	-,083	,098	,394	-,276	,109
	négative désirable	positive désirable	-,226	,104	,030	-,431	-,022

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque l'âge = 25 ans et les deux autres covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	,642[a]	,177	,296	,989
	positive - indésirable	-,483[a]	,187	-,851	-,115
	négative désirable	-,768[a]	,188	-1,136	-,399
	positive désirable	-1,038[a]	,184	-1,398	-,678
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	,182[a]	,152	-,116	,481
	positive - indésirable	-,666[a]	,162	-,983	-,349
	négative désirable	-,622[a]	,162	-,940	-,303
	positive désirable	-1,120[a]	,158	-1,430	-,809
menace liberté	négative - indésirable	2,110[a]	,085	1,943	2,277
	positive - indésirable	1,931[a]	,091	1,753	2,109
	négative désirable	2,098[a]	,091	1,920	2,276
	positive désirable	1,851[a]	,089	1,677	2,025
émotion négative	négative - indésirable	2,044[a]	,097	1,855	2,233
	positive - indésirable	2,140[a]	,102	1,939	2,341
	négative désirable	2,254[a]	,103	2,052	2,455
	positive désirable	2,111[a]	,100	1,915	2,308
évaluation générale du message	négative - indésirable	,702[a]	,178	,352	1,052
	positive - indésirable	-,048[a]	,189	-,420	,323
	négative désirable	-,294[a]	,190	-,667	,078
	positive désirable	-,136[a]	,186	-,500	,228
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,423[a]	,127	-1,672	-1,173
	positive - indésirable	-1,213[a]	,135	-1,479	-,948
	négative désirable	-1,448[a]	,135	-1,713	-1,182
	positive désirable	-,871[a]	,132	-1,131	-,611
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,757[a]	,138	,485	1,028
	positive - indésirable	,721[a]	,147	,433	1,009
	négative désirable	,732[a]	,147	,443	1,021
	positive désirable	,178[a]	,144	-,104	,460
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	2,626[a]	,086	2,458	2,794
	positive - indésirable	2,669[a]	,091	2,491	2,848
	négative désirable	2,615[a]	,091	2,437	2,794
	positive désirable	2,876[a]	,089	2,702	3,051

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 25, comportement de conduite = 2,0071, orientation régulatrice = ,5966.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	1,125	,258	,000	,620	1,631
		négative désirable	1,410	,258	,000	,904	1,916
		positive désirable	1,680	,255	,000	1,180	2,180
	positive - indésirable	négative désirable	,284	,265	,284	-,236	,805
		positive désirable	,555	,262	,035	,040	1,070
	négative désirable	positive désirable	,270	,263	,304	-,245	,786
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,848	,222	,000	,413	1,284
		négative désirable	,804	,222	,000	,367	1,240
		positive désirable	1,302	,220	,000	,871	1,733
	positive - indésirable	négative désirable	-,045	,229	,846	-,494	,405
		positive désirable	,454	,226	,045	,009	,898
	négative désirable	positive désirable	,498	,227	,028	,053	,943
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	,179	,124	,150	-,065	,423
		négative désirable	,012	,125	,922	-,232	,257
		positive désirable	,259	,123	,036	,017	,500
	positive - indésirable	négative désirable	-,167	,128	,193	-,418	,085
		positive désirable	,080	,127	,529	-,169	,328
	négative désirable	positive désirable	,247	,127	,052	-,002	,496
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	-,096	,141	,496	-,372	,180
		négative désirable	-,210	,141	,137	-,486	,067
		positive désirable	-,067	,139	,628	-,341	,206
	positive - indésirable	négative désirable	-,114	,145	,433	-,399	,171
		positive désirable	,028	,143	,843	-,253	,310
	négative désirable	positive désirable	,142	,144	,322	-,140	,424
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,750	,260	,004	,240	1,261
		négative désirable	,997	,261	,000	,485	1,508
		positive désirable	,838	,257	,001	,333	1,343
	positive - indésirable	négative désirable	,246	,268	,359	-,280	,772
		positive désirable	,088	,265	,741	-,433	,608
	négative désirable	positive désirable	-,159	,266	,551	-,680	,362
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	-,209	,186	,259	-,573	,155
		négative désirable	,025	,186	,894	-,340	,389
		positive désirable	-,552	,184	,003	-,912	-,192
	positive - indésirable	négative désirable	,234	,191	,221	-,141	,609
		positive désirable	-,343	,189	,070	-,714	,028
	négative désirable	positive désirable	-,577	,189	,002	-,948	-,205
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,035	,202	,861	-,361	,431
		négative désirable	,024	,202	,904	-,372	,421
		positive désirable	,579	,200	,004	,187	,970
	positive - indésirable	négative désirable	-,011	,208	,958	-,419	,397
		positive désirable	,543	,206	,008	,139	,947
	négative désirable	positive désirable	,554	,206	,007	,150	,958
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	-,044	,125	,727	-,288	,201
		négative désirable	,010	,125	,935	-,235	,255
		positive désirable	-,250	,123	,043	-,493	-,008
	positive - indésirable	négative désirable	,054	,129	,675	-,198	,306
		positive désirable	-,207	,127	,104	-,456	,043
	négative désirable	positive désirable	-,261	,127	,041	-,511	-,011

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).

Comparaisons des moyennes des quatre types de message lorsque l'âge = 50 ans et les deux autres covariables sont fixées à leur moyenne respective.

Estimations

Variable dépendante	groupe	Moyenne	Erreur std.	Intervalle de confiance à 95 %	
				Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	,229[a]	,123	-,013	,471
	positive - indésirable	-,036[a]	,127	-,285	,214
	négative désirable	-,708[a]	,122	-,948	-,469
	positive désirable	-,707[a]	,124	-,950	-,463
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	-,148[a]	,106	-,356	,061
	positive - indésirable	-,409[a]	,110	-,624	-,194
	négative désirable	-,877[a]	,105	-1,084	-,671
	positive désirable	-1,031[a]	,107	-1,241	-,821
menace liberté	négative - indésirable	2,241[a]	,060	2,125	2,358
	positive - indésirable	2,275[a]	,061	2,154	2,395
	négative désirable	2,195[a]	,059	2,080	2,311
	positive désirable	1,965[a]	,060	1,847	2,083
émotion négative	négative - indésirable	2,377[a]	,067	2,245	2,509
	positive - indésirable	2,063[a]	,070	1,926	2,199
	négative désirable	2,383[a]	,067	2,252	2,514
	positive désirable	2,010[a]	,068	1,877	2,143
évaluation générale du message	négative - indésirable	,189[a]	,125	-,055	,434
	positive - indésirable	,325[a]	,129	,072	,577
	négative désirable	-,297[a]	,123	-,539	-,055
	positive désirable	,073[a]	,125	-,173	,320
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	-1,486[a]	,089	-1,661	-1,312
	positive - indésirable	-1,416[a]	,092	-1,596	-1,236
	négative désirable	-1,202[a]	,088	-1,374	-1,029
	positive désirable	-,694[a]	,089	-,870	-,519
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	,781[a]	,097	,591	,970
	positive - indésirable	,580[a]	,100	,385	,776
	négative désirable	,553[a]	,096	,365	,741
	positive désirable	-,037[a]	,097	-,228	,154
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	2,453[a]	,060	2,336	2,570
	positive - indésirable	2,504[a]	,062	2,383	2,625
	négative désirable	2,419[a]	,059	2,303	2,535
	positive désirable	2,482[a]	,060	2,364	2,600

a. Les covariables figurant dans le modèle sont évaluées à l'aide des valeurs suivantes : âge (ans) = 50, comportement de conduite = 2,0071, orientation régulatrice = ,5966.

Comparaisons appariées

Variable dépendante	(I) groupe	(J) groupe	Différence moyenne (I-J)	Erreur std.	Signification[b]	Intervalle de confiance à 95 % pour la différence[b]	
						Borne inférieure	Borne supérieure
efficacité perçue du message	négative - indésirable	positive - indésirable	,265	,177	,135	-,083	,612
		négative désirable	,938	,173	,000	,597	1,278
		positive désirable	,936	,175	,000	,593	1,279
	positive - indésirable	négative désirable	,673	,176	,000	,327	1,019
		positive désirable	,671	,178	,000	,322	1,020
	négative désirable	positive désirable	-,002	,174	,993	-,343	,340
efficacité perçue du message par tiers	négative - indésirable	positive - indésirable	,261	,153	,088	-,039	,561
		négative désirable	,730	,150	,000	,436	1,023
		positive désirable	,883	,151	,000	,587	1,180
	positive - indésirable	négative désirable	,469	,152	,002	,170	,767
		positive désirable	,622	,153	,000	,322	,923
	négative désirable	positive désirable	,154	,150	,306	-,141	,449
menace liberté	négative - indésirable	positive - indésirable	-,033	,086	,698	-,201	,135
		négative désirable	,046	,084	,581	-,118	,211
		positive désirable	,276	,084	,001	,111	,442
	positive - indésirable	négative désirable	,079	,085	,351	-,088	,246
		positive désirable	,310	,086	,000	,141	,478
	négative désirable	positive désirable	,230	,084	,006	,065	,395
émotion négative	négative - indésirable	positive - indésirable	,314	,097	,001	,125	,504
		négative désirable	-,006	,095	,951	-,192	,180
		positive désirable	,367	,096	,000	,180	,555
	positive - indésirable	négative désirable	-,320	,096	,001	-,509	-,131
		positive désirable	,053	,097	,587	-,138	,243
	négative désirable	positive désirable	,373	,095	,000	,186	,560
évaluation générale du message	négative - indésirable	positive - indésirable	-,135	,179	,451	-,486	,216
		négative désirable	,486	,175	,006	,142	,830
		positive désirable	,116	,177	,512	-,231	,463
	positive - indésirable	négative désirable	,621	,178	,001	,272	,971
		positive désirable	,251	,180	,162	-,101	,603
	négative désirable	positive désirable	-,370	,176	,036	-,715	-,025
attitude conduire vite - après	négative - indésirable	positive - indésirable	-,070	,128	,583	-,320	,180
		négative désirable	-,285	,125	,023	-,530	-,039
		positive désirable	-,792	,126	,000	-1,040	-,545
	positive - indésirable	négative désirable	-,215	,127	,092	-,464	,035
		positive désirable	-,722	,128	,000	-,973	-,471
	négative désirable	positive désirable	-,508	,125	,000	-,754	-,261
attitude conduire vite, différence avant - après	négative - indésirable	positive - indésirable	,200	,139	,150	-,072	,472
		négative désirable	,227	,136	,095	-,039	,494
		positive désirable	,818	,137	,000	,549	1,087
	positive - indésirable	négative désirable	,027	,138	,844	-,244	,298
		positive désirable	,618	,139	,000	,344	,891
	négative désirable	positive désirable	,590	,136	,000	,323	,858
intention de conduire au-dessus des limites de vitesse	négative - indésirable	positive - indésirable	-,050	,086	,557	-,219	,118
		négative désirable	,034	,084	,685	-,131	,199
		positive désirable	-,029	,085	,733	-,195	,137
	positive - indésirable	négative désirable	,085	,085	,322	-,083	,252
		positive désirable	,022	,086	,803	-,147	,190
	négative désirable	positive désirable	-,063	,084	,455	-,229	,103

Basées sur les moyennes marginales estimées

b. Ajustement pour les comparaisons multiples : Différence la moins significative (aucun ajustement).