

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Sessions concernées :**

Session 21 : Les sciences humaines au service de la sécurité routière

Session 39 : Mobilité en sécurité. Comprendre et prévenir la conduite avec les capacités affaiblies et les autres comportements à risque

**Titre :**

Quel impact d'une journée de sensibilisation à la sécurité routière sur les attitudes et les connaissances d'élèves de l'enseignement secondaire ? Etude pilote en Région wallonne, Belgique.

**Auteur(s) :**

Nathalie FOCANT

Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR)

Chercheuse - Département « Statistiques, analyses et recherches »

nathalie.focant@awsr.be

**Mots-clés :**

Sécurité routière, sensibilisation, prévention, école, élèves, efficacité, impact, attitudes, connaissances

**Résumé :**

**Contexte et objectifs**

De nombreuses actions de sensibilisation sont mises en œuvre chaque année en Belgique, afin (notamment) de contribuer à la réalisation de l'objectif national (et régional) de réduction de 50% du nombre de tués sur la route entre 2010 et 2020. Pourtant, rares sont les actions faisant l'objet d'une évaluation approfondie. L'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR), créée en 2014 et active dans la partie sud de la Belgique, a inclus parmi ses missions la réalisation de telles évaluations.

Au cours de l'année 2018, l'AWSR a réalisé une étude pilote visant à évaluer l'impact d'une journée de sensibilisation animée par les services de police auprès de quatre classes d'un établissement secondaire, sur les attitudes, les intentions de comportement et les connaissances des élèves en matière de sécurité routière. L'objectif de cette étude à échelle réduite était de mettre au point une méthodologie qui pourrait ensuite être reproduite à plus grande échelle, au sein de plusieurs établissements scolaires, après éventuelles adaptations.

Les élèves soumis à la sensibilisation poursuivent des études en « Techniques sociales » (enseignement technique de qualification). Cette formation les oriente vers les domaines de la santé (infirmier), de l'assistance sociale et de la psychologie. Il s'agit de classes mixtes, dont les élèves ont entre 16 et 18 ans.

La journée de sensibilisation « Sécurité routière » animée par la Cellule Education et Prévention du gouvernement provincial de Namur s'est tenue le 04 octobre 2018. Elle s'est articulée autour de 3 ateliers : un simulateur de conduite, une voiture-tonneau et un atelier davantage « théorique » revenant, entre autres, sur l'importance de la ceinture de sécurité, la conduite préventive et défensive, les assuétudes, le permis de conduire « voiture » et les fausses croyances en matière de sécurité routière. Deux des quatre classes ont en outre assisté, à une date antérieure, à l'intervention de la directrice du département « Information et orientation des victimes de la route » de l'AWSR, qui, comme son nom l'indique, vise à écouter, orienter et conseiller les victimes de la route (ou leurs proches).

### **Méthodologie**

En vue d'évaluer l'impact de ces actions de sensibilisation, et ce en accord avec les souhaits des professeurs de l'école, il a été décidé de réaliser une étude « avant-après » prenant la forme d'un double questionnaire (en ligne) proposé aux élèves avant et après la période de sensibilisation (trois semaines séparent les deux questionnaires). Les réponses fournies par chacun des élèves dans le premier et le second questionnaire ont été appariées, via un identifiant unique et anonyme, pour réaliser les analyses d'impact. Différents tests statistiques ont été mis en œuvre, selon le type de variable : Test de Mc Nemar, Test du signe et Test de rangs signés de Wilcoxon.

Afin de s'assurer que les éventuels impacts observés sont bien le résultat des actions de sensibilisation, un groupe d'élèves « témoins » (groupe Contrôle), composé d'élèves non-soumis à la sensibilisation, a été constitué. Il consiste en 4 classes du même établissement (enseignement technique de qualification), mais à finalités différentes (Agents d'éducation et Sciences sociales et éducatives). Ces élèves ont eux aussi été soumis aux deux questionnaires, et ce dans un timing similaire au groupe Test constitué des 4 classes de Techniques sociales. L'analyse des caractéristiques des élèves, basée sur les réponses fournies dans le premier questionnaire, indique que les deux groupes sont très similaires (âge, sexe, historique de l'accidentalité, attitudes préalables, etc.).

Le contenu des questionnaires a été élaboré sur la base de la théorie du comportement planifié. Il s'agit de vérifier si les actions de sensibilisation ont eu un impact sur les attitudes et les connaissances des élèves et si cet éventuel impact a été identique pour tous les élèves. Afin de limiter la longueur du questionnaire, seules les thématiques suivantes ont été abordées : conduite sous influence d'alcool ou de drogue, distraction/utilisation du téléphone au volant, non-port de la ceinture de sécurité et non-respect des limitations de vitesse. Le contenu des deux questionnaires est quasi identique, afin de garantir la comparabilité des réponses. Seules quelques questions ont été ajoutées dans le second questionnaire, afin de collecter l'avis des élèves sur le questionnaire en lui-même (structure, longueur, compréhension, points forts/points faibles, etc.), puisqu'il s'agit d'une étude pilote.

L'approche développée dans ce projet pilote (étude avant-après, avec groupe témoin) offre de nombreuses possibilités d'analyse, qui se regroupent en deux grandes catégories :

- 1) Analyse transversale : Cette analyse repose sur le premier questionnaire. Elle cherche à déterminer quelles sont les opinions et les connaissances des jeunes en matière de sécurité routière et si des jeunes aux caractéristiques différentes ont une même opinion et un même niveau de connaissance. Elle permet notamment de déterminer où agir (sur quelle thématique, quel comportement) afin d'améliorer les connaissances des jeunes et de développer des attitudes moins favorables à la prise de risque sur la route. Cette

information peut s'avérer très utile afin d'orienter le contenu des futures actions de sensibilisation destinées à ce même public.

- 2) Analyse longitudinale (échantillon apparié) : Cette analyse cible l'évolution des réponses d'un même individu entre le premier questionnaire (avant la sensibilisation) et le second (après). Il s'agit ici de découvrir si (et comment) les opinions et les connaissances des élèves ont évolué suite à la sensibilisation et si l'évolution a été similaire pour tout le monde. Le cas échéant, ces analyses permettent de déterminer quels élèves et quels comportements/attitudes ont le plus été impactés. Corollairement, elle permet de vérifier si les actions de sensibilisation ont bien atteint les populations les plus « à risque ». C'est ici que l'évolution des réponses des élèves du groupe Test est comparée à celle des élèves du groupe Contrôle, afin de s'assurer que l'éventuelle évolution observée dans le groupe Test est la conséquence de la sensibilisation et non le fruit d'un élément extérieur qui aurait affecté tous les élèves de l'école.

### **Quelques résultats**

Environ 120 questionnaires ont été complétés durant chacune des 2 phases de l'étude, mais les analyses n'ont porté que sur les élèves dont les réponses aux deux questionnaires ont pu être appariées, à savoir 50 élèves dans le groupe Test (soumis à la sensibilisation) et 46 élèves dans le groupe Contrôle (« non-sensibilisés »).

De nombreuses analyses ont été réalisées. En raison de la taille réduite de l'échantillon, peu de résultats sont statistiquement significatifs. Certaines tendances se dessinent néanmoins. Elles devront être vérifiées lors d'une reproduction de l'étude à plus grande échelle. Voici quelques résultats intéressants.

- Analyse transversale (N=96)
  - Une part non négligeable des élèves a déjà été confrontée directement (impliqué) (15%) ou indirectement (témoin (28%) ou connaissance touchée (42%)) à un accident de la route corporel.
  - Un peu plus de la moitié d'entre eux (54%) estiment « moyen » le risque qu'ils soient un jour impliqués dans un accident. Les élèves ayant déjà été impliqués dans un accident (matériel ou corporel) estiment plus élevé le risque qu'ils soient blessés en cas d'accident.
  - Conduire sous l'influence d'alcool est le comportement à risque recueillant les attitudes les plus défavorables (le plus risqué, le plus irresponsable, le moins « fun », etc.) mais aussi le moins souvent adopté (par soi-même, par ses amis, refus de monter dans un véhicule conduit par quelqu'un sous influence, etc.). Il est suivi par le non-port de la ceinture de sécurité. A l'opposé se trouvent le non-respect des limitations de vitesse et la conduite sous influence de cannabis, qui sont bien plus tolérés, estimés moins risqués et plus souvent adoptés.
  - Seule la moitié des élèves (54%) estiment qu'il est de leur rôle d'inciter les autres à conduire plus prudemment. Plus de la moitié (58%) trouvent d'ailleurs cette tâche difficile.
- Analyse longitudinale (N=50 versus N=46)
  - L'impact sur les attitudes est relativement limité, probablement en raison de la taille insuffisante de l'échantillon et de la difficulté de faire évoluer les opinions en si peu de temps.
  - S'observent cependant (entre autres) une tendance à l'accroissement de l'importance de rentrer de soirée en toute sécurité, une tendance à l'augmentation de l'estimation du caractère risqué de la majorité des

comportements à risque et une évolution particulièrement favorable des attitudes envers le port de la ceinture de sécurité.

- Inversement, les actions de sensibilisation ne semblent pas avoir impacté (entre autres) les intentions de comportement à risque et l'image que les jeunes ont de leur rôle à jouer (et de leur capacité à le faire).
- L'impact des actions de sensibilisation est peu différencié selon que l'élève soit monté ou non à bord de la voiture-tonneau et est plus prononcé pour les élèves qui avaient initialement une attitude favorable envers la vitesse excessive.
- Les connaissances évoluent favorablement dans 8 des 18 questions. Ces évolutions favorables concernent différentes thématiques (vitesse, conduite sous influence, ceinture).

Cette étude pilote a également été riche en enseignements sur le déroulement-même de l'étude et le contenu du questionnaire. Par exemple, le questionnaire s'est ainsi avéré trop long (20 minutes), redondant et inadapté aux jeunes qui ne disposent pas d'un permis de conduire. Il faudrait également davantage espacer les deux questionnaires. Par ailleurs, l'identifiant personnel initialement prévu pour apparier les questionnaires s'est révélé ne pas être unique. De plus, il est apparu pertinent que le groupe témoin soit constitué au sein d'un établissement n'organisant pas de sensibilisation, afin d'éviter la communication entre les groupes. Cet aperçu des enseignements indique à quel point il est essentiel de tester l'approche choisie à échelle réduite avant de la déployer à grande échelle. En termes positifs, les élèves ont indiqué apprécier la démarche et l'intérêt qui leur est porté, et se sont montrés enthousiastes de participer à une « véritable » recherche scientifique.

**Remarque :** *Aucune publication grand public de cette étude pilote n'est prévue.*