




SANTAFÉ

Sentiment affirmé de priorité : temps de réponse,
comportement de conduite et infrastructure routière

BORDEL, S., YERPEZ, J., ROSEY, F. 

Contexte

- Projet FSR* (Déc. 2012 – Déc. 2015)
-  **Cerema** (Cerema Ouest, LR ST-Brieuc)
-  **IFSTTAR** (TS2/Laboratoire Mécanismes d'Accidents, Salon-de-Provence)
-  **UNIVERSITÉ TOULOUSE Jean Jaurès** (Laboratoire Cognition, Langues, Langage, Ergonomie (UMR 5263))
- Sentiment Affirmé de Priorité (SAP)
 - facteur d'accident,
 - non répréhensible et respectueux de la règle
 - détecté par l'analyse précise des discours des conducteurs accidentés et dans le thème Carrefour du projet SARI-VIZIR** (simu/*in situ*)

mais très peu étudié


- difficilement mesurable de manière objective
- estimable de manière subjective

* Fondation Sécurité Routière

** SARI - Surveillance automatisée de l'Etat des routes pour l'information des conducteurs et des gestionnaires routiers
VIZIR - Vision Intelligente de Zones et Itinéraires à Risque



Hypothèse

- 
- SAP pourrait être amorcé ou renforcé par l'infrastructure et par l'optimisme comparatif
 - réaction tardive des conducteurs en situation d'accident

Méthode

- 100 Participants
 - questionnaire de psychologie sociale renseigné sur internet en amont de l'expérimentation (échelle perception du risque)
 - ➔ 4 groupes homogènes (parité hommes/femmes)
 - expérimentation sur simulateur de conduite d'une des quatre conditions expérimentales (description ci-après)
 - entretien semi directif
 - questionnaire de psychologie sociale renseigné sur place après passation

Expérimentation sur simulateur de conduite

- route bidirectionnelle avec intersections à franchir



Vue du parcours



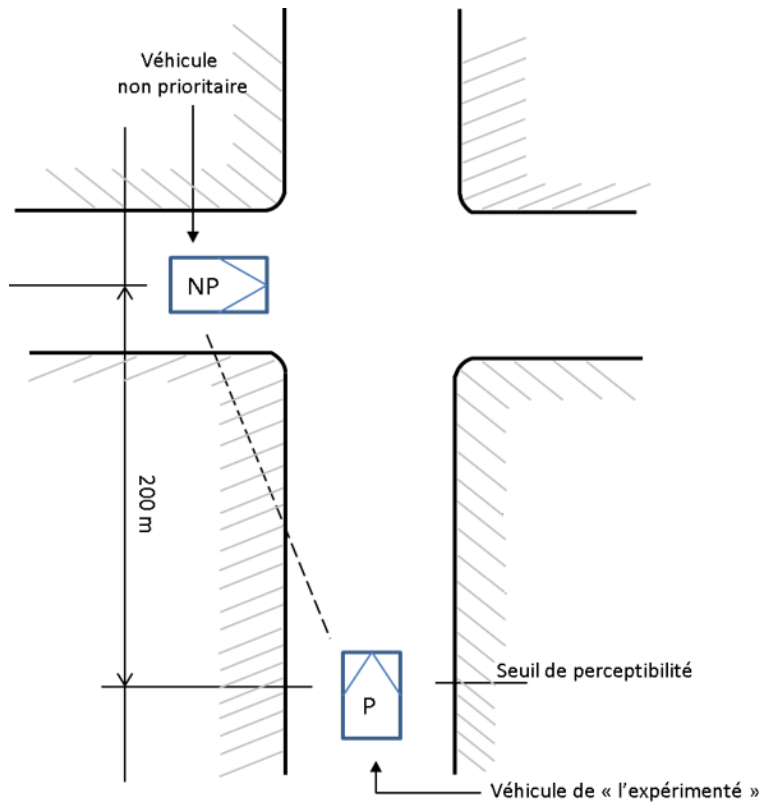
Véhicule Non prioritaire



Vue de l'arrivée
sur l'intersection

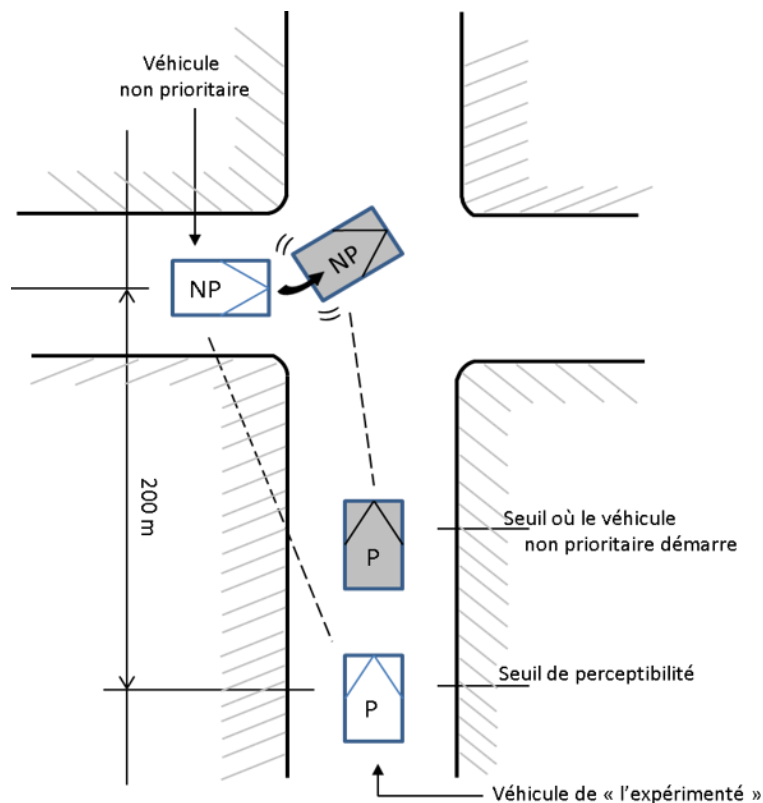
Expérimentation sur simulateur de conduite

- route bidirectionnelle avec intersections à franchir



Expérimentation sur simulateur de conduite

- route bidirectionnelle avec intersections à franchir : dernière intersection « active » (possibilité d'accident)



Expérimentation sur simulateur de conduite

- 10 min. de conduite
- 4 conditions expérimentales (1 par groupe)
 - **sans** consigne renforçatrice* **sans** panneau**
 - **avec** consigne renforçatrice **sans** panneau
 - **sans** consigne renforçatrice **avec** panneau
 - **avec** consigne renforçatrice **avec** panneau



Panneau AB2

Consigne générale pour les 4 conditions.

* analyse des discours des conducteurs accidentés ⇒ **avec** vs **sans** consigne renforçatrice sur le SAP (« vous circulez sur une route prioritaire »)

** thème Carrefour du projet SARI-VIZIR ⇒ **avec** vs **sans** panneau AB2

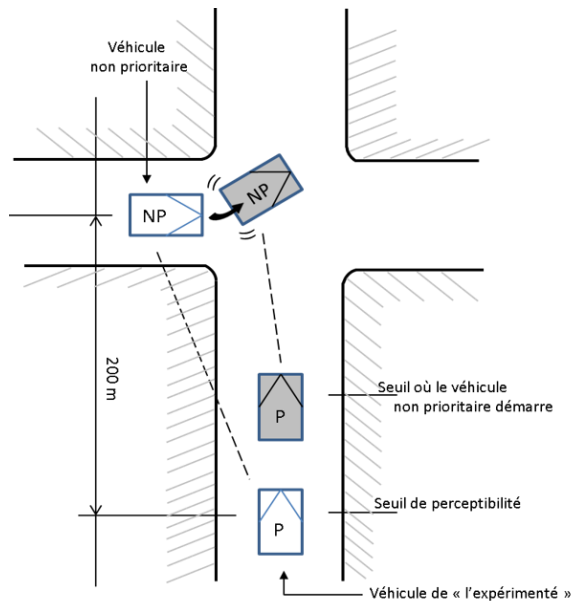
- Mesures
 - lâcher de pédales
 - vitesse
 - freinage
 - lever de pied
 - écart de trajectoire
 - accélération

Résultats

- SAP pas démontré : relations entre les résultats sur le simulateur et les composantes psychosociales difficiles à mettre en évidence
- malgré tout, deux résultats intéressants :
 - **Temps de réaction** : (à partir démarrage du Véhicule NP)
Aucune différence significative des TR entre les 4 situations (av./ss consigne ou/et av./ss panneau)
 - ✿ première réponse des participants 1,6 s après que le Véh. NP débouche
 - ✿ participants actionnent le frein 2,5 s après avoir vu le Véh.NP démarrer

Résultats

- Condition **sans** panneau et **sans** consigne **moins d'accidentés** par rapport aux conditions **avec** panneau, **avec** consigne et **avec** panneau **ET avec** consigne
- **Non Accidentés** effectuent significativement plus de manœuvres au seuil de perceptibilité, particulièrement en amont de l'intersection



- les **non accidentés**, en amont de l'intersection, effectuent davantage de manœuvres de régulation,
- ils ont moins de difficulté à réagir efficacement en situation d'urgence.

Résultats

➤ Genre (H/F) :

- ✿ TR Homme = TR Femme (pas de différence significative)
 - Hommes réagissent plus tôt en amont de l'intersection (seuil perceptibilité). Ils réagissent par « lâcher de pédale » = feraient davantage preuve de prudence
- ✿ Nbre accidentés Homme = nbre accidentés Femme (pas de différence significative)

Intérêt de l'utilisation d'un simulateur

- immersion du participant dans un environnement relativement réaliste, tout en gardant la rigueur d'une situation expérimentale de laboratoire
- contrôle des évènements qui vont survenir
- interactions conduite/environnement de qualité du fait des évolutions technologiques ⇒ ouverture de nombreuses pistes de recherche sur l'aménagement et les équipements routiers.
 - les infrastructures, l'aménagement et la conception de l'espace constituent un puissant levier pour produire des effets significatifs et durables sur le niveau de sécurité du système de circulation
 - production de connaissances venant alimenter la doctrine routière

Note du messenger. Le Cerema a mis en place un simulateur de conduite dans un objectif de recherche appliquée et d'évaluation d'aménagement, avec des environnements qui respectent la doctrine (par ex., IISR, ARP, VSA...)



BORDEL Stéphanie
stephanie.bordel@cerema.fr

Cerema Ouest - DLRB
5 rue Jules Vallès
22015 Saint-Brieuc cedex

www.cerema.fr

YERPEZ Joël
joel.yerpez@ifsttar.fr

Ifsttar
Département Transport Santé Sécurité / Laboratoire
Mécanismes d'Accidents
304 Chemin de la Croix Blanche
F-13300 Salon de Provence

www.ifsttar.fr

