

INTRAS

Inégalités en sécurité routière

DUREE
1/10/2013 - 31/12/2017

BUDGET
601.742 €

DESCRIPTION DU PROJET

Dans le domaine de la psychologie de la santé, on a obtenu assez de support pour des inégalités socio-économiques et culturelles au niveau d'indicateurs de la santé. Les accidents de la route constituent un domaine de la santé par rapport à laquelle l'expectation générale est que son impact mondial augmentera encore les années à venir. Comme dans d'autres domaines de la santé publique, on trouve des inégalités en ce qui concerne l'occurrence d'accidents de la route. Plus en détail, on constate que ce sont surtout les groupes moins privilégiés qui sont les plus vulnérables. Ce qui manque encore à l'étude des accidents de la route est un corps de modèles explicatifs se concentrant sur la manière selon laquelle des facteurs contextuels et individuels contribuent à l'occurrence d'accidents.

Voilà pourquoi l'objectif principal de ce projet est de dévoiler certains des mécanismes sous-jacents qui aident à expliquer les inégalités en matière de sécurité routière, toujours visant le contexte belge. Etant donné que par rapport à la Belgique, on n'a toujours pas étudié l'existence d'inégalités en sécurité routière en fonction de différences socio-économiques et culturelles, ce seront précisément ces facteurs-ci qui feront partie du projet.

A côté de la valorisation, trois paquets de travail seront définis au sein de ce projet. Le premier paquet comprend la conceptualisation et l'exploration de l'étendue de la problématique en Belgique. Le deuxième paquet se concentrera surtout sur les mécanismes sous-jacents qui aident à expliquer les inégalités trouvées dans le paquet précédent. Pour les analyses des deux premiers paquets, il est nécessaire que des données soient disponibles à différents niveaux de désagrégation. Le troisième paquet adressera des aspects méthodologiques qui sont indispensables afin de pouvoir combiner de telles données de façon à ce que l'on puisse en extraire le maximum d'information. Le premier défi sera d'élaborer un modèle conceptuel suffisamment étendu à base des connaissances théoriques les plus importantes rapportées dans la littérature internationale. Ce modèle servira comme une sorte d'encadrement pour les autres tâches au sein des différents paquets de travail étant donné que, sur base de ce modèle, plusieurs relations explicatives seront déduites et étudiées de manière plus détaillée.

Des inégalités en sécurité routière peuvent se manifester sous l'influence de facteurs individuels tout comme de facteurs domestiques, mais aussi bien d'un plus large contexte social et physique. Nous suivrons deux approches afin de pouvoir examiner l'étendue de la problématique des inégalités en sécurité routière en Belgique. Une première approche formulera l'inégalité au niveau local ou municipal, tandis qu'une deuxième approche situe cette inégalité au niveau individuel. Dans le deuxième paquet de travail, certains des mécanismes (possibles) identifiés dans le premier paquet seront étudiés dans le contexte belge. Trois cas seront envisagés. Le premier cas examine la question de savoir si des comportements de mobilité diffèrent entre des personnes de profil socio-économique variant et jusqu'à quelle mesure ceci dépend des caractéristiques du milieu de vie et d'habitation.

Une deuxième tâche dans ce paquet de travail sera tournée surtout vers les inégalités détectables au niveau du comportement et des attitudes sous-jacentes. L'étude de l'impact de facteurs socio-économiques et culturels sur les déterminants du comportement routier dangereux sera surtout approfondie. Vu que pour la Belgique il n'y a pas de données disponibles qui permettraient d'examiner si les attitudes envers la sécurité routière diffèrent effectivement en fonction du profil socioculturel, cette tâche sera exécutée sur base d'un sondage conçu *ad hoc*, pour lequel seront employés deux questionnaires basés sur la Théorie du Comportement Planifié et déjà validés en néerlandais. Différents groupes d'origine ethnique variant seront pris en considération.

La troisième tâche est une illustration des avantages des efforts d'intégration de données qui ont été fournis au sein du troisième paquet de travail. Moyennant la combinaison de données provenant de différentes sources, une banque de données plus riche sera créée, offrant la possibilité d'inclure plus de paramètres dans les analyses. Ceci nous permettra d'estimer l'importance relative de chacun des effets étudiés (individuel, contexte social, contexte physique, exposition).



INTRAS

Le troisième paquet de travail comprendra la création d'un entrepôt de données stockant des données de plusieurs sources à différents niveaux d'agrégation. Jusqu'à présent, presque aucun effort n'a été fourni pour réaliser une telle intégration et exploiter le plus complètement possible la richesse des différentes sources de données. La tâche primordiale dans ce paquet de travail sera de développer une méthodique d'intégration de données qui sera assez facilement maniable sans en même temps être trop demandant et capable d'explicitement prendre en considération l'incertitude du modèle.

La première tâche dans le développement d'un encadrement intégré d'analyse de données concernant la sécurité routière en Belgique consiste en l'identification de sources de données disponibles. Après l'identification de toutes les sources utiles, un entrepôt de données doit être développé afin de faciliter la création d'un modèle d'analyse intégré. Ensuite, le cadre méthodologique doit être conçu.

Le domaine de la sécurité routière est interdisciplinaire par nature parce qu'il résulte de l'interaction complexe entre toutes sortes de facteurs environnementaux et humains. Cette interdisciplinarité se reflète dans la composition de l'équipe de recherche avec des membres de disciplines variées comme la psychologie de la santé, la socio-psychologie, la sociologie, la mobilité, et la statistique. Le résultat final de ce projet permettra aux praticiens ainsi qu'aux décideurs politiques de développer une vision plus scientifiquement étayée en ce qui concerne le degré auquel des facteurs socio-économiques et culturels contribuent à déterminer la sécurité routière. Le produit fini de ce projet sera un rapport scientifique contenant les résultats obtenus dans les différents paquets de travail décrits ci-dessus.

COORDONNEES

Coordinateur

Stijn Daniels
Universiteit Hasselt (UHasselt)
Transportation Institute (IMOB)
stijn.daniels@uhasselt.be

Partenaires

Peter Silverans
Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)
peter.silverans@bivv.be

Mario Cools
Université de Liège
LEMA
mario.cools@ulg.ac.be