



HAL
open science

La jeunesse et la route : socio-anthropologie de la conduite automobile

Maxime Duviau

► **To cite this version:**

Maxime Duviau. La jeunesse et la route : socio-anthropologie de la conduite automobile. Sociologie. Université de Strasbourg, 2020. Français. NNT : 2020STRAG033 . tel-03245910

HAL Id: tel-03245910

<https://theses.hal.science/tel-03245910>

Submitted on 2 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ÉCOLE DOCTORALE *Sciences humaines et sociales – ED 519*
[UMR 7367]

THÈSE présentée par :

Maxime DUVIAU

soutenue le : 15 décembre 2020

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : Sociologie

<p>La jeunesse et la route <i>[Socio-anthropologie de la conduite automobile]</i></p>
--

THÈSE dirigée par :

[Monsieur LE BRETON David]
Strasbourg

Professeur des universités, université de

RAPPORTEURS :

[Monsieur LACHANCE Jocelyn]
[Monsieur MARCHAL Hervé]
Bourgogne

Maître de conférences HDR, UPPA
Professeur des universités, université de

AUTRES MEMBRES DU JURY :

[Madame JEOLAS Leila]
Estadual de Londrina
[Monsieur PAQUOT Thierry]

Professeure des universités, Universidade
Professeur émérite, Institut d'urbanisme de Paris

À Baptiste,

Parce que la voiture est parfois brutale.

*« Les ailes de la Rolls effleuraient des pylônes
Quand, m'étant malgré moi égaré
Nous arrivâmes ma Rolls et moi dans une zone
Dangereuse,
Un endroit isolé,
Là-bas, sur le capot de cette Silver Ghost de dix-neuf cent dix
S'avance en éclaireur
La Vénus d'argent du radiateur
Dont les voiles légers volent aux avant-postes
Hautaine, dédaigneuse, tandis que hurle le poste de radio couvrant le silence du moteur
Elle fixe l'horizon et l'esprit ailleurs
Semble tout ignorer des trottoirs que j'accoste
Ruelles, culs-de-sac aux stationnements interdits par la loi,
Le cœur indifférent, elle tient le mors de mes vingt-six chevaux-vapeur
Princesse des ténèbres, archange maudit,
Amazone modern' style que le sculpteur, en anglais, surnomma, Spirit of Ecstasy
Ainsi je déconnais avant que je ne perde
Le contrôle de la Rolls. J'avais lentement, la voiture dérivait
Et un heurt violent, me tira soudain de ma rêverie.
Merde ! »*

Serge Gainsbourg
Melody

Remerciements

En premier lieu, je tiens à remercier le professeur David Le Breton, mon directeur de thèse. Une personne aux mille anecdotes, qui a pour grande partie, confirmé ma passion pour la recherche. Pendant ces trois ans, il a accompagné mes réflexions avec la même finesse que son écriture. De longues discussions indispensables pour le jeune chercheur que je suis. Des moments d'évasion, de digressions nécessaires. Il a su, chaque fois, se rendre disponible et m'accorder à de nombreuses reprises sa confiance.

Évidemment, je remercie infiniment mon jury, Leila Jeolas Sollberger, Jocelyn Lachance, Hervé Marchal, Thierry Paquot. Que ces hommes et femmes que j'ai lu, apposent un regard sur mon travail, et nourrissent mes réflexions de leurs histoires et de leur pensée.

Ensuite, ce travail n'aurait été possible sans le soutien de la Fondation Vinci Autoroutes, précisément madame Bernadette Moreau. Patiemment, elle a écouté et compris les suggestions et découvertes mises en lumière par ce travail.

Un grand merci à Sandy Debarbat, sans qui la rencontre avec nombre de jeunes de cette enquête n'aurait été possible.

Je remercie aussi tous ces jeunes qui ont accepté de se confier, pendant parfois des heures durant, sur leur perception du monde et de la conduite automobile.

Je tiens particulièrement à remercier Thierry Goguel d'Allondans, un chercheur et homme d'expérience, qui m'a laissé ma chance et proposé de découvrir le milieu passionnant de la formation en travail social.

Un immense merci à ces personnes, qui m'ont parfois aidé à prendre des décisions et accompagné dans la découverte du monde universitaire et professionnel. Je pense particulièrement à Martin Julier-Costes et Evelyne Barthou, et plus largement à l'ensemble de mes professeurs, qui m'ont inspiré et passionné.

Je remercie également monsieur Patrick Colin, d'avoir accepté de faire partie de mon comité de suivi de thèse.

Je remercie aussi mes amis, à présent frères et sœurs, qui m'ont accompagné, écouté, compris, pendant cette période particulière qu'est le travail de thèse. Antoine, Michaël, Matthieu, Mickaël, Manon, Mehdi, Loan, Kevin, Vincent.

Aussi, je souhaite profondément remercier Alexandre, Quentin, Loïc, ces personnes avec qui j'ai composé, respiré, répété, enregistré, voyagé.

Je remercie aussi ma famille, qui m'a toujours soutenu, encouragé, accompagné dans chacun de mes projets, passions et fantaisies.

Et bien sûr, je remercie ma compagne, Mathilde, pour sa lecture de moi, sa patience, ses relectures, son humour, son affection.

Résumé court

La conduite automobile est un moyen de reprendre le contrôle sur une existence complexe. Particulièrement pour cette jeunesse pressée, hyperconnectée, constamment sollicitée. Déjà, le permis de conduire reprend les codes de rites traditionnels. Et la voiture, symbole d'autonomie, de liberté, de voyage. Elle fait partie de ces piliers de la prise d'autonomie dont se saisissent certains pour s'émanciper. Appel à la liberté, à la flânerie, à la vitesse. Objet convivial (Camiolo, 2011), l'automobile est aussi sujet à tensions, ambivalences. Un terrain fertile pour une socio-anthropologie de cet objet du quotidien. Si elle confronte systématiquement au risque (sanitaire, mais aussi écologique, social, etc.), la conduite chez les jeunes participe sur bien des aspects à la construction de soi. Plus largement, elle met en lumière certaines stratégies d'interaction telles que le rite de puissance, la mise en ambiance. Elle propose un moment à soi, privilégié, mais sujet à l'*alea* de cet espace profondément hétérogène qu'est la route. Plus largement, le sens qu'accordent les jeunes conducteurs et conductrices à l'automobile témoigne de l'importance primordiale et toujours actuelle du déplacement dans les sociétés contemporaines. Parce qu'aujourd'hui, l'accès à la mobilité est un pilier de la prise d'indépendance.

Mots-clefs : Mobilité, hypermodernité, jeunesse, automobile, quotidien, risque, ambiances

Résumé long

À l'instar de tout objet social, les perceptions de la conduite automobile dépendent du contexte. En France, les représentations évoluent au cours des âges. D'abord utilitaire, puis outil de distinction, la voiture est aujourd'hui un recours individuel, personnalisé, face aux injonctions hypermodernes. Particulièrement chez les jeunes, période complexe d'entrée dans la vie. Elle assouvit littéralement ce désir de prise de distance avec les parents, mais pas uniquement. Symboliquement, elle valide aussi un changement de statut aux yeux de la société dans son ensemble.

Les jeunes de notre enquête adhèrent au système. Cette recherche donne à voir de ces jeunesses ordinaires, leur rapport à cet objet du quotidien qu'est l'automobile.

La voiture est un espace particulier, à la fois privé et public. Elle sert au déplacement, mais aussi au retour à soi. Le temps de trajet fait office de halte sociale, de coupure radicale avec le monde. Parfois, pour un moment, le jeune apprécie s'y retrouver, seul ou en compagnie de passagers choisis.

Souvent, elle fait partie de ses premiers lieux complètement à soi. Alors, le jeune y appose de son identité. Parfois même, l'objet s'anime. Symboliquement, l'automobile devient un être, vivant. Cette sorte d'animisme contemporain réenchante provisoirement l'existence.

L'expérience ébranle toujours les représentations. L'exemple le plus explicite en est l'accident. Systématiquement ou presque, il amène à plus de prudence et nourrit la prévention ultérieure. Cependant, il existe un ensemble d'épreuves particulièrement marquantes qui effleurent ou transforment radicalement les significations.

Hétérogène et plurielle, le rapport à l'autre sur la route ne s'apprend pas uniquement à l'auto-école. Il existe chez les jeunes générations, des figures de personnes et d'attitudes. L'imaginaire se façonne de cette sorte de typologie informelle. Et la lecture de ces codes est indispensable à la réussite de l'interaction. En effet, l'autre est un filigrane de la route. Parfois conciliant, d'autres fois querelleur, il s'agit pour le jeune d'apprendre à saisir les différents signaux de communication, de manière à ne pas se laisser dépasser par la situation. Si le Code de la route est une base, il ne suffit pas à la pluralité des situations que propose l'expérience de la route.

Au regard du travail de Beck (Beck, 2001), le risque est aujourd'hui un filigrane existentiel. Il est transversal de cette recherche d'autant qu'au volant, il guette le conducteur à chaque instant. Intimement lié à la performance, le péril sert parfois à se positionner vis-à-vis de l'autre et de soi-même. Certains le provoquent même directement. Mais d'autres fois, la définition de la mise en péril est plus insidieuse. Ici se dessine toute l'ambivalence de la transgression. Par rapport à quoi, à qui transgresse-t-on ? La question échappe toujours aux instances de sécurité routière. Sans doute à cause de la subjectivité du rapport au risque (Le Breton, 2002).

La vitesse est le motif de dérogation à la loi le plus fréquent chez nos enquêtés. Parce qu'elle est la forme de transgression la plus acceptable. Selon les jeunes générations, de toute évidence, elle met moins en joug l'autre. Et même si les jeunes ont tout à fait conscience de la dangerosité de la vitesse (pour soi, et pour les autres), les conduites de vitesses excessives perdurent.

Ce travail rappelle l'érotisation de la voiture. Mais les codes ont changé. Si avant, le plaisir de conduire se réservait en grande majorité à un public masculin, maintenant, les jeunes femmes s'approprient tout autant l'objet automobile. Bien sûr, les représentations passées ont marqué l'imaginaire, mais les jeunes femmes confessent elles aussi apprécier l'enivrement du volant. Si les rites de virilité perdurent, il existe une nouvelle forme de démonstration de soi sur la route, en accord avec l'évolution des représentations. Le rite de puissance est une étape supplémentaire de l'acquisition du permis. Si ce dernier suffit au changement de statut aux yeux de la loi, pour les autres et notamment les pairs, il ne confirme pas son aptitude à partager la route. Alors, certains recourent à cette forme inédite de rituel pour asseoir leur statut de bon conducteur.

L'accident de la route est particulier. S'il est tragique, il reste nécessaire pour conscientiser le risque routier. Aussi, lorsqu'il advient, il bouleverse complètement les perceptions. En ce sens, il fait accéder à un nouveau statut, immuable, celui d'accidenté.

La vitesse est inhérente de la conduite automobile. Si elle se chiffre, le ressenti demeure strictement individuel. À ce titre, elle s'exprime de différente manière. Déjà, elle modélise la confrontation routière. La route est un espace profondément inégalitaire. Constamment, chacun et chacune se risquent à la confrontation. Il y a la course organisée bien sûr. Mais parfois, la compétition est plus officieuse. Pourtant, symboliquement, elle reste efficace. Le dépassement par exemple, est une situation éphémère d'adversité. Au même titre qu'une interaction de tous les jours, à l'instar du travail de Goffman (Goffman, 1974), l'un des partis risque de perdre la face. Bref, la route, elle aussi, est un théâtre. Le corps en coulisse, la vitesse en avant-scène.

Si la vitesse est une variable qualitative, elle s'exprime de manière quantitative. 50, 60, 90, 120 kilomètres par heure. Des chiffres abstraits qui interrogent sur le moment le temps et l'espace. La quantification est pourtant indispensable. Elle sert en effet la régulation de soi. Parce que la limite est toujours subjective. Et si certains jeunes dérogent aux règles de sécurité routière, ils connaissent toujours leur seuil à ne pas dépasser. Ceci grâce justement, à la présence de valeurs objectives telles que le nombre. En cela, rouler au-delà des préconisations ne signifie pas dépasser *sa* limite. *A contrario*, pour certains et certaines, une allure plus lente que la limitation semble parfois déjà trop intense.

De manière globale, la société de l'urgence est paradoxale. L'acteur existe avec cette impression de manquer de temps, alors que les innovations technologiques sont censées en faire gagner. Rosa (Rosa, 2010) indique ceci : l'accélération sociale n'est pas une prise en charge plus rapide des tâches quotidiennes, mais bien une augmentation des tâches à réaliser dans la journée, le mois, l'année. À ce propos, l'automobile est un moyen de se saisir de cette accélération : elle réduit le temps de déplacement. Les comportements de vitesse au volant ne sont donc pas simplement ordaliques, mais bien un moyen de composer avec un contexte social imposé. De contrôler son existence. La vitesse sur les routes est donc dans certains cas, paradoxalement, une réponse à l'urgence.

Nous choisissons dans ce travail de cheminer autour du concept d'ambiance. Une notion relativement jeune en sciences humaines, mais prodigieusement fertile. La voiture est un espace propice à la modélisation de son environnement. Il y a l'autoradio, le silence, le bruit de l'asphalte, les odeurs de l'extérieur, du combustible. Les sapins aux rétroviseurs, et les autocollants sur le pare-brise. En fait, l'ambiance influence le sens accordé à l'action. Parfois, elle transforme radicalement les significations de l'instant, du moment. Voici l'une des raisons de l'attrait des jeunes générations pour cet objet mythologique qu'est la voiture. Plus largement, la sociologie des ambiances propose une explication supplémentaire des tensions, des ambivalences.

Concrètement, la vitesse sur les routes propose une désynchronisation. Non seulement temporelle (Lachance, 2011), mais plus largement un changement radical d'ambiance, de réalité dans son intégralité. À tous les niveaux, elle sert la prise d'autonomie, quête insatiable de l'individu hypermoderne. Le mouvement donne cette impression de provisoirement, disparaître des autres, de soi (Le Breton, 2015). Tout ceci fait de la voiture, haut lieu de l'individuation et donc un objet passionnant en sciences humaines.

Mots-clefs : Mobilité, hypermodernité, jeunesse, automobile, quotidien, risque, ambiances

Table des matières

Remerciements	4
Résumé court	6
Résumé long	7
Introduction générale	14
Première partie : contexte, problématique et méthode.	18
Chapitre 1. Contexte et problématisation	19
I. Vitesse, espace et temps : l'automobile, un médium de vitesse moderne	19
1. Introduction	19
2. Le désenchantement du monde	20
3. Un transport moderne pour une temporalité moderne	21
4. Un transport moderne pour une existence moderne	23
i. L'intention sociale du déplacement	23
ii. L'automobile, outil de diffusion d'une « vitesse moderne »	25
5. Conclusion	27
II. Vitesse, espace et temps : risque, rythme et mouvement dans la postmodernité	28
1. Introduction	28
2. Accélération sociale et sentiment d'urgence	29
3. Risque et prévention	30
i. Du péril sur la route	30
ii. Prévenir	32
iii. Réactions générales à la prévention	33
iv. La jeunesse et les campagnes de prévention	34
4. L'automobile dans la société contemporaine	41
i. Temps et espace dans la postmodernité : vers une lecture hypermoderne de la société	41
ii. Pour une perception hypermoderne de la société	43
iii. Le temps hypermoderne	44
iv. Quelle place du temps dans la conduite automobile ?	45
5. Conclusion	47
III. Jeunesses contemporaines	47
1. Introduction : quelles jeunessees ?	47
2. Le statut de la jeunesse	48
3. Pour une perception de la jeunesse	49
4. Jeunesse et numérique	51
5. Un regard	53
6. Conclusion	54
IV. Problématisation	55
1. Introduction : intérêt d'une anthropologie de la conduite automobile	55
2. La route, un non-lieu	55
3. Un objet ordinaire	57
4. Pour une étude des « mobilités quotidiennes »	59
5. Problématique	61
i. Question de départ	61
ii. Sociologie du corps	62
iii. Se mouvoir	64
iv. Questionnement	65
v. Pour une montée en généralité	67
6. Conclusion	68

V. Conclusion générale	69
Chapitre 2. Méthodologie	70
I. Introduction	70
II. Observations du monde	70
III. Sociologie compréhensive et jeunesses	71
IV. Interaction et signification	73
V. Dans la lignée ethnométhodologique	75
VI. Corpus	77
VII. Méthode et terrain	77
1. L'entretien semi-directif	78
2. Grille d'entretien	79
3. Observations informelles : l'expérience de la vie au cœur de l'enquête	80
VIII. Conclusion	82
Deuxième partie : usages sociaux de l'automobile chez les jeunes.	85
Chapitre 3. Jeunesses et automobile : devenir conducteur	86
I. Introduction générale	86
II. Objet automobile et permis de conduire, vers l'autonomie	87
1. Introduction	87
2. Du simple objet à l'espace privilégié	87
3. Une charge financière	89
4. Un instigateur de lien	90
5. Animisme contemporain	91
6. Un matériel de responsabilité	93
7. Le permis de conduire : un rite de passage	95
8. Un bouleversement anthropologique	100
9. Conclusion	101
III. L'interaction routière et le rapport aux pairs	102
1. Introduction : pour une définition du « public »	102
2. La route : un espace d'interaction particulier	102
3. La présentation sociale : l'esthétique et l'attitude	104
i. La figure du kéké	105
ii. Le « A »	107
4. L'habitacle	109
5. L'accompagnement dans l'apprentissage	111
6. Le regard parental	114
7. Blablacar : le passager inconnu	116
8. Et les autres interactions	121
9. Le partage de la route	122
10. Un moyen de rompre l'interaction	125
i. Stratégie de déconnexion	127
ii. L'auto, un espace d'expression de l'être seul	128
11. Conclusion	130
IV. Caractéristiques du bien conduire	131
1. Introduction	131
2. La valeur de l'expérience	132
3. Autoévaluer sa conduite	133
4. Comprendre la « bonne conduite » : vers une hiérarchie du risque au volant	135
i. Risque et contrôle : gérer la conduite	137
ii. Risque et contrôle : gérer sa conduite	139
iii. Contrôle et anticipation	140
iv. Contrôle et adaptation	141

5.	Vers une morale du bon conducteur _____	144
6.	Conduire jeune _____	146
7.	Conclusion _____	147
V.	Conclusion générale _____	148
Chapitre 4. Risque, puissance, accident _____		150
I.	Introduction générale : pour un imaginaire de la vitesse _____	150
II.	Risque, performance, transgressions _____	151
1.	Introduction _____	151
2.	Le culte de la performance _____	151
3.	Conclusion : vers le risque et transgression sur la route _____	155
III.	Prise de risque et transgression _____	156
1.	Introduction _____	156
2.	Une infinité de cadres normatifs ? _____	156
3.	Qu'est-ce que la transgression ? _____	158
4.	La subjectivité de la limite _____	160
5.	La « conduite » à risque _____	166
i.	Vers l'ordalie _____	166
6.	Le sentiment de vulnérabilité au volant _____	169
i.	Dès l'apprentissage _____	170
ii.	Par rapport à l'autre, ce filigrane _____	173
7.	Conclusion _____	177
IV.	Machine, individualités, puissances _____	177
1.	La virilité au volant _____	177
2.	Érotisation, agressivité _____	180
3.	Le rite de puissance _____	185
4.	L'accident _____	188
i.	Alea de l'accident _____	188
ii.	Différentes intensités de l'accident _____	189
iii.	Apprendre l'accident _____	190
iv.	Changement de statuts _____	192
a.	Pour l'acteur _____	192
b.	L' <i>operae</i> _____	194
5.	Conclusion _____	196
V.	Conclusion générale _____	197
Troisième partie : vers une définition anthropologique de la vitesse au volant. ____		199
Chapitre 5. La vitesse au volant _____		200
I.	Introduction générale _____	200
II.	La vitesse dans l'interaction _____	201
1.	Introduction _____	201
2.	Communiquer sur la route _____	201
3.	Un canevas d'humeurs _____	203
4.	Objectif : fluidifier l'interaction _____	205
5.	Le défi sur la route _____	207
i.	Introduction _____	207
ii.	Une expression particulière du défi : la course automobile _____	207
iii.	Apprendre à apprécier la course _____	208
iv.	Faire la course _____	210
v.	Différentes manières de percevoir la course. _____	211
6.	Conclusion _____	213
III.	La vitesse sur les routes : un mode d'émancipation hypermoderne _____	214
1.	Une vitesse qui protège _____	214
2.	Un matériel d'autonomie _____	215
i.	Présentisme et autonomie _____	216

ii.	L'accélération comme expression hypermoderne de la vitesse sur les routes	218
3.	Conclusion	219
IV.	Une question de rythme, parlons lenteurs	219
1.	Introduction	219
2.	L'exemple de la marche	220
3.	Ralentir	221
4.	Stratégies de ralentissement volontaires	221
5.	Cruiser	223
6.	Le choix de l'itinéraire	223
7.	Conclusion : valorisation de la vitesse et représentation négative de la lenteur	224
V.	Pour une définition anthropologique de la vitesse sur les routes	225
1.	Vitesse choisie, vitesse subie	225
i.	Choisir : vers le fantasme de l'Allemagne	225
ii.	Subir l'allure	228
2.	Qualifier la vitesse	229
i.	Calculer la vitesse	229
3.	Conclusion	232
VI.	Vers une anthropologie des ambiances	233
1.	Introduction	233
2.	Qu'est-ce qu'une ambiance ?	233
3.	Ambiance et automobile	235
4.	Générer une ambiance	235
5.	Choisir l'ambiance	237
6.	Subir l'ambiance	238
7.	Définir la vitesse, définir une ambiance	240
8.	Conclusion	242
VII.	Conclusion générale	242
	Conclusion générale	244
	Références	250

Introduction générale

« Quelle est l'origine de l'automobile ? À cette question, on ne peut apporter de réponse si l'on se borne à n'envisager que son aspect technique, considérant seulement l'histoire de l'invention des voitures à vapeur, à essence pu à électricité. Cette histoire, qui a fait l'objet de recherches exhaustives et engendré des présentations qui ne le sont pas moins, ne rend en effet pas compte de l'aspiration à l'automobile et de la joie que celle-ci inspire. »

Jörg Jochen Berns
Le véhicule des dieux¹

Au départ de ce travail de thèse, il y a le jeune. Le jeune chercheur que nous sommes, et puis cette population passionnante, curieuse, parfois extrême et attachante. Et l'automobile. Bien avant l'âge légal du passage de permis, déjà notre environnement nous préparait à l'épreuve. Pour nous, jeune garçon de milieu rural, le permis faisait office de couverture. Une nécessité pour aborder l'existence, pour dévoiler les mystères du monde, trouver un travail, transporter la famille, faire face aux difficultés. Alors, avant même de découvrir la sociologie, nous nous interrogeons sur cet objet, mystique, à présent complètement intégré au paysage social occidental. Un objet devenu si commun. Sur les parkings ou dans les cours privées, sur les routes ou les chemins, elles s'arrêtent puis repartent, au gré des désirs du conducteur.

En sociologie, Joseph Gusfield² dans les années 1970 fait partie de ces premières figures qui portent intérêt à l'automobile. Finalement, au regard d'autres problématiques sociales centrales dans l'organisation du monde, la voiture reste assez peu étudiée. Là est tout l'intérêt d'une recherche sur ce sujet : elle semble transparente. La voiture fait intégralement partie de l'existence, mais s'appréhende comme un objet secondaire. Elle masque les visages, certes, mais se décentralise assez de la narration de soi. Pour

¹ Jörg Jochen Berns, *Le véhicule des dieux. Archéologie de l'automobile*, Paris, Éditions Desjonquères, 2003

² Joseph Gusfield, *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Paris, Economica, 2009

Nobokov³, dans *Lolita* justement, l'automobile est indispensable dans le synopsis, mais accessoire dans le récit. Il existe cependant un contexte particulier d'expression de la voiture. Le voyage, avec cet imaginaire américain du *road trip*. Une poésie de la traversée dont témoignent de nombreux films et romans. À tel point que « *l'automobilisme a restauré le romantisme du voyage* »⁴ écrit Wharton.

Cette thèse se concentre donc particulièrement sur la voiture, pour sa mythologie, mais aussi ses incidences sociales. Non seulement elle est un moyen efficace d'entrée dans le monde adulte, mais aussi, une astuce pour contrôler sa temporalité. Elle a donc un double statut d'émancipation : du poids des parents, et du poids de l'urgence. Dans certains cas, automobile stimule certaines aversions. Pour les risques sanitaires bien sûr, mais pas uniquement ; l'accessibilité que propose l'auto transforme radicalement les habitudes. Par exemple, précise Wagner, la machine détruit peu à peu les commerces de proximité parce que les gens peuvent se mouvoir davantage et profiter de l'afflux des hypermarchés⁵.

Le statut de conducteur quant à lui est un titre délivré. Grade performatif, il s'accompagne de représentations et de valeurs précises. Dès lors, le conducteur devient « capable », aux yeux de certaines instances, de partager la route. De manière générale, le passage est connu, reconnu par l'ensemble de la population. Il est un marqueur important. Mais conduire n'est pas uniquement un changement de statut. L'activité est d'abord symbolique. Plus largement, le déplacement présente au monde. Il prouve de son assiduité et de ses capacités. Aux yeux des autres, le conducteur montre aussi son aptitude à se conformer. Dorénavant, il se défait des contraintes spatio-temporelles, souvent négativement perçues. Il sait se mouvoir vite et loin, en toute autonomie. À ce titre et tel que le précisent Buffet et Regazzola, l'acte de transport est une mutation de la perception de soi⁶. Au départ le conducteur est quelqu'un, à l'arrivée, une personne différente. À la maison, le père de famille est doux et attentionné tandis qu'au travail il écrase ses concurrents. Et ceci vaut pour chaque trajet.

³ Éric H. Kahane, *Lolita*, Paris, Gallimard, 1959

⁴ Edith Wharton, *La France en automobile*, Paris, Editions Mercure de France, 2015, p.31

⁵ Claude Wagner, *L'automobile et le supermarché. 50 ans de dérive consumériste*, Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, 2019

⁶ Jean-Pierre Buffard, Thomas Regazzola, *Généalogie de la pendularité. Première partie / Comité Sociologie économique politique ; [recherche effectuée pour le] Secrétariat d'État aux transports, S.A.E.I. [Service des affaires économiques et internationales], Mission de la recherche, A.T.P. [Action thématique programmée] Socio-économie des transports*, Paris, CSEP, 1976

Aussi, l'automobile bouleverse le sens de la mobilité. Illich⁷ remarque qu'elle modifie les manières de percevoir le déplacement. En effet, elle fait apparaître de nouvelles formes d'agir, spécifiques de ce moyen de transport. À ce propos, Boltanski précise exhaustivement les « *usages sociaux de l'automobile* »⁸. Déjà, la voiture démarque. Elle est l'apogée de l'ostentation, de la logique capitaliste. Tout le monde ou presque possède une voiture, elle est un moyen efficace de se montrer ses possessions. La voiture est un miroir social et à certains égards, un reflet de soi. La route est un théâtre d'interactions similaires aux scènes de tous les jours (concurrence, hiérarchie, pouvoir, typologies, etc.).

Pour ces raisons et bien d'autres que nous évoquerons au cours de ce travail, l'étude de la conduite automobile, particulièrement chez les jeunes, est objet d'étude légitime et relativement inédit. Elle interroge plus largement sur les mises en œuvre pour réinvestir la temporalité. Mais aussi sur le concept de « vitesse ». Puis la notion de lieu, d'ambiance. Plus largement, elle est une manière de comprendre la jeunesse, puisque l'expérimentation est systématiquement, consciemment ou non, l'immersion dans un nouvel environnement.

En conclusion, l'objectif de cette thèse est de contribuer au savoir sur cette période fascinante et particulière qu'est la jeunesse et de comprendre davantage la place de la mobilité dans la société contemporaine.

En première partie, nous précisons le contexte, la problématique et la méthode de recherche. Au regard des différentes injonctions, les représentations individuelles de conduite automobile évoluent dans le temps. D'abord objet de la modernité, l'automobile s'intègre dorénavant au contexte hypermoderne. À ce titre, les significations et les usages se transforment. Ensuite, pour une partie plus théorique, la méthode indique au lecteur notre posture et nos influences, bien qu'elles se ressentent tout au long de cet écrit.

En deuxième partie, la réflexion s'oriente sur les usages sociaux de la voiture chez les jeunes générations. L'objectif est de clarifier le statut de conducteur. Même s'il y

⁷ Ivan Illich, *Énergie et équité*, Paris, Éditions du Seuil, 1973

⁸ Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, « Actes de la Recherche en Sciences Sociales », Paris, 1975, pp. 25-49

participe le permis de conduire n'est pas la seule manière de valider le changement. Ici, nous précisons les incidences sur l'identité et proposons une explication de certains comportements, notamment « à risque ».

En troisième partie, nous souhaitons sensibiliser le lecteur à cet objet de recherche original qu'est la vitesse sur les routes. Une réflexion passionnante, ouverte à la discussion. Un cheminement socio-anthropologique pour soumettre une définition de la « vitesse au volant ».

*Première partie : contexte,
problématique et méthode.*

Chapitre 1. Contexte et problématisation

« Oser ; le progrès est à ce prix »

Victor Hugo
Les Misérables⁹

I. Vitesse, espace et temps : l'automobile, un médium de vitesse moderne

1. Introduction

La société est une matrice dynamique. Et l'architecture sociale se décline en une infinité de dimensions. Chacune d'entre elles se régule par un ensemble de représentations et de valeurs. Et le monde, en perpétuelle évolution, ne cesse de se construire et se déconstruire autour de l'acteur. Lui-même interprète et réfléchit aux péripéties quotidiennes. Il assigne sans cesse du sens aux choses. En ce sens, la forme sociale est une poterie toujours humide. Continuellement, ses membres la façonnent, sans même parfois le remarquer. Elle se sous compose de milliers de *mondes sociaux*¹⁰. Eux-mêmes co-construits par leurs acteurs. Tout ceci s'entremêle sans homogénéité pour former « la société ». Hétérogène et bouillonnante, sa photographie – entendons ici la métaphore d'une lecture du social à un moment t – est en inadéquation avec son énergie. Autrement dit, la lecture du mouvement social doit prendre en compte son instabilité, sa polysémie et son ambivalence. Cependant, malgré la complexité et l'ambiguïté des univers sociaux, globalement, l'histoire sociale met en lumière deux grandes périodes de basculement,

⁹ Victor Hugo, *Les Misérables Tome III*, Paris, Albert Lacroix & Cie, 1870, p.37

¹⁰ Pour reprendre l'expression de Howard S. Becker, *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988. Concept repris par une partie de l'École de Chicago et son héritage, notamment, Georges Herbert Mead, Anselm Strauss et Tamotsu Shibutani.

d'effondrement même. Deux périodes de remodelages des symboles fondateurs, régisseurs d'une immense partie de l'activité humaine.

2. *Le désenchantement du monde*

Les premiers signes de modernisation apparaissent bien avant la Révolution Industrielle. Dès l'antiquité, les hommes et femmes de science usent de leur capacité d'abstraction pour déchiffrer le monde. À la fin du XVe siècle, certains s'opposent fermement à l'Église. Ces dissidents religieux proposent une explication de certains phénomènes par la Raison. Dès lors, la société cherche à comprendre l'origine de son fonctionnement. Elle prend du recul sur le réel. Elle remet en question les explications sacrées des événements. Désormais, l'Église ne dispose plus du monopole de la connaissance, de l'explication. La qualité empirique de la science surpasse peu à peu les croyances religieuses. L'organisation du social devient logique, mathématique. Cependant, jusqu'à la fin du XIXe siècle, les structures et institutions, pourtant critiquées, ne subissent pas de modifications majeures. Si les innovations technologiques transforment en effet la manière de travailler, de se déplacer, de vivre, le monde reste encore très ancré dans ses traditions. En France, l'Église et les petites croyances restent la principale source de signification. Et si les intellectuels proposent une nouvelle manière de penser, la majeure partie de la population agit toujours selon les mythologies ancestrales. Pourtant, les remises en question ébranlent les consciences. Et l'écriture du célèbre recueil révolutionnaire de Diderot et D'Alembert¹¹ marque la consécration de cette nouvelle manière d'envisager le quotidien. Il offre un regard original sur la nature.

Père de la sociologie compréhensive, Weber aborde le sujet et définit le « *désenchantement du monde* » comme « *l'abandon de la magie comme instrument du salut* »¹². Des évolutions sociales globales occidentales, l'aube du XXe siècle ponctue l'histoire d'une exclamation préoccupante. Les hommes et les femmes, alors enchantés d'un ensemble croyances religieusement applicables, se trouvent bouleversés par une doctrine universelle : les argumentations scientifiques¹³. Les tracas quotidiens, de la petite

¹¹ Jean Le Rond d'Alembert, *L'Encyclopédie*, Paris, édité par André Le Breton, Laurent Durand, Antoine-Claude Briasson et Michel-Antoine David, 1751-1772

¹² Max Weber, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Flammarion, 2000, p.190

¹³ *Ibid.*

épidémie à la faillite familiale, semblent trouver résolution commune. Les convictions individuelles et collectives, parfois transmises de génération en génération et symboliquement très efficaces, perdent peu à peu de leur cohérence. L'expérience de la science régit dorénavant l'organisation sociale. Une fièvre par exemple, jusqu'alors traitée par un rituel de sudation se soigne à présent par les antidotes et la médecine moderne. Cet exemple de rationalisation illustre la sollicitation systématique de la logique scientifique dans l'imaginaire moderne. Un changement qui ne se ressent pas uniquement dans le monde de la maladie. Le positivisme affecte chacune des strates du social. Au travail, à la maison, dans les loisirs, dans l'imaginaire et le rêve, il chamboule le quotidien dans son entièreté. Les significations prennent leurs distances et reviennent métamorphosées. Dès lors, les représentations s'éloignent de l'origine du mythe. Conséquence de cette prise de distance avec les fondements du sens, l'individualisation du lien social renverse la perception de soi en société. Et si parfois l'individuation du lien social se déroule sans encombre, d'autres fois, l'intégration peine davantage. De nouvelles curiosités sociales apparaissent. L'anomie par exemple tient sa célébrité de son caractère tragique, puisqu'elle est une explication sociologique du suicide¹⁴.

3. *Un transport moderne pour une temporalité moderne*

De ce grand bouleversement découlent de nouvelles représentations de la temporalité. Déjà, l'horloge mécanique répond à une demande culturelle d'entente sociale : « *La première horloge mécanique ne devait pas avoir une portée pratique, économique par exemple, ou astronomique. Elle répondait plutôt à des besoins culturels, en permettant l'observation exacte des heures de prière.* »¹⁵. Rapidement, son usage s'exporte de manière à répondre aux exigences de l'organisation capitaliste. Nombre d'économistes, de patrons, de contremaîtres imposent la cadence aux travailleurs. En effet, le temps n'échappe pas à la rationalisation de la vie caractéristique de la modernité. Pour certains donc, dont d'Elias¹⁶, le temps dicte les foules, régule la condition individuelle. Nombre de comportements quotidiens, jusqu'alors cadencés par le soleil, les désirs du corps — la faim, la soif, la souffrance, etc. — ou autres justifications intimes, sont dès lors dictés par les heures et les minutes. À l'usine par exemple, le rythme se planifie. La pause se prévoit,

¹⁴ Émile Durkheim, *Le suicide : une étude de sociologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 1930

¹⁵ Ernst Junger, *Le traité du sablier*, Paris, Seuil, 2010, p.94

¹⁶ Tel que précisé in Norbert Elias, *Du temps*, Paris, Fayard, 1997

et sa durée se détermine. Le geste est précis, identique, répété. À ce titre Weil, dans son *Journal d'usine*¹⁷ et Linhardt dans *l'Établi*¹⁸ proposent tous deux à leur manière une critique de la rationalisation, de la temporalité dans le milieu ouvrier, en usine automobile¹⁹ et plus largement dans l'industrie moderne.

S'il est parfois bouleversant, voire éprouvant, l'emploi moderne du temps n'inhibe pas toutes les formes de liberté. Bergson dans sa théorie du « temps vécu »²⁰ propose un regard plus optimiste sur le rapport de l'individu à sa temporalité. En effet « la durée », ou interprétation individuelle de *son* temps, implique une saisie de la temporalité à son avantage, et participe à l'innovation : « *la science, en abordant d'un point de vue abstrait des systèmes isolés et en inscrivant le temps au cœur de ces systèmes, ne fait pas droit à la création qui se poursuit inlassablement, de manière concrète, à travers le temps. C'est que la science n'a pas coutume de tenir compte du devenir. Elle voit le temps comme un outil formel et manipulable à la manière d'une variable rien ne se crée, où tout obéit à des lois dont la pleine connaissance permettrait de prévoir la totalité des faits futurs. À ce déterminisme, Bergson s'oppose donc trait pour trait en développant une conception dans laquelle le temps est pensé comme étant lui-même créateur* »²¹.

Pourtant, l'horloge mécanique rythme le quotidien. Le temps devient un produit à optimiser. Le chiffre, l'heure scinde la journée. L'individu se change en mathématicien. Il ajoute, divise, soustrait ses actions pour améliorer son existence. Dans un souci de perfectionnement, il réduit tant que possible les ponctuations de son existence. Notamment ces moments de déplacement pour se rendre d'un endroit à un autre. L'automobile répond à cette injonction. Elle fait cette promesse : s'alléger de la contrainte de déplacement. Elle propose entre autres une réduction du temps de trajet. Plus rapide que la marche, le vélo et la mobylette, elle propose un abri par temps de pluie et une vitesse constante et sans effort. À la différence du transport collectif, l'automobiliste conserve son autonomie. Il part à souhait, et arrive précisément à destination. Tandis que

¹⁷ Simone Weil, *Journal d'usine*, Paris, Gallimard, 1951

¹⁸ Robert Linhardt, *l'Établi*, Paris, Éditions de Minuit, 1978

¹⁹ Notons tout de même une nette différence dans les significations assignées à la tâche chez les deux auteurs. Tous deux cependant critiquent la rationalisation du geste propre à l'industrie moderne.

²⁰ Henri Bergson, *Essai sur les théories immédiates de la conscience*, Paris, Ancienne librairie Germer Baillière et Cie – Félix Alcan, 1904

²¹ Pierre-Alexandre Fradet, « La durée bergsonienne et le temps d'Einstein : conciliation et insubordination », *Symposium : Revue canadienne de philosophie continentale*, 2012, pp. 52-85

l'autocar, l'avion ou le train dépose à la station définie par la collectivité, la voiture assure l'indépendance. Elle reste le seul et unique moyen de transport du début à la fin du trajet. Aussi, seuls le volant et les pédales séparent l'automobile du conducteur. Pas de pilotes inconnus entre la machine et soi, l'automobiliste ne confie pas son existence à l'autre. Maître de son véhicule, il est aussi davantage l'arbitre de son temps et par extension, de sa vie.

En bref, le temps dans la modernité s'éprouve de manière inédite. Il est au service de l'individuation et de la construction de soi. À présent, mieux vaut en avoir la maîtrise. Dans une politique économique générale régie par la productivité, l'adage « *le temps c'est de l'argent* »²² fait particulièrement sens. Dans un monde où employer son temps est une compétence nécessaire, la voiture se glisse dans le quotidien tel un précieux outil. Elle allège l'individu de la contrainte du « temps de trajet ».

4. *Un transport moderne pour une existence moderne*

i. L'intention sociale du déplacement

Au-delà de son aspect « pratique », de ce sentiment de contrôle sur le temps, l'automobile ne se restreint pas à son simple usage de déplacement. Ce moyen moderne de se mouvoir émerge au départ en ville. Au XIXe siècle, s'ils le souhaitent, citadins et citadines flânent à vélo, à cheval ou à pieds. Mais en cas de nécessité, en voiture, le trajet est rapide. L'urbanité moderne dispose pourtant d'une infinité de moyens de transport pour se rendre à destination. Mais certains préfèrent la voiture, parce qu'elle distingue. Se démarquer par son auto, ce n'est pas seulement avoir une belle voiture, chère et performante. Au volant, le conducteur manifeste davantage sa césure avec la marche, ou la bicyclette. En effet, l'heure n'est plus aux souliers troués, aux traces d'huile sur les mollets, mais à la plus nette élégance. Studeny, historien des sensibilités, porte le regard sur l'automobile à travers les âges. Au-delà du déplacement, elle brise le lien avec la ruralité, encore très peu usagère de la voiture et surtout, très traditionnelle²³. Notre grand-mère nous confirme ces propos. Issue d'une grande fratrie du milieu agricole, elle nous

²² Traduit de l'anglais « Time si money ». Cet adage tire son origine de l'œuvre de Benjamin Franklin

²³ In Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Éditions Gallimard, 1995

raconte lors d'une balade dans son village natal, l'immense luxe de disposer d'une voiture jusqu'aux années 1950 en France. Seul le Mestre, comme elle l'appelle, dispose à l'époque des fonds nécessaires pour se mouvoir au volant. Mais l'immense majorité du village se déplace à pied. Pour l'individu rural du milieu du XXe siècle, la marche n'est que très rarement un loisir, mais plus une obligation.

À ce propos, il existe nombre de manières de concevoir le chemin. Ingold, dans *Une brève histoire des lignes*²⁴, distingue différentes manières de concevoir le trajet. D'abord, il y a la traversée, exactement ce déplacement « obligatoire », ou le « se rendre quelque part ». Le promeneur, lui, « longe » le monde. Cette métaphore mathématique de l'auteur anglais propose un regard original sur la route. D'un côté, la traversée du lieu suggère d'atteindre l'objectif plus rapidement, le regard fixé vers l'arrivée. D'un autre, l'action de longer l'espace offre une découverte des extrémités. Le regard disponible pour le détail, pour la lenteur, pour l'arrêt ou le détour. La traversée, pratique, sert le transport du corps. L'action de « longer » propose une expérience sensorielle du déplacement. Imaginons l'ascension d'un mont : le pratique et rapide préfère le téléphérique, tandis que le randonneur se balade et se saisit de son environnement. Ce sont deux idéaux types, évidemment superposables. Il est tout à fait envisageable de se déplacer vers son objectif et profiter du paysage. Cependant, il renseigne sur les subtilités de l'expérience du déplacement, et offre au lecteur une réflexion sur l'intention sociale du déplacement au quotidien. La voiture est donc une possibilité. Elle est un moyen pour l'acteur moderne occidental de se saisir de son intention sociale de déplacement. De cette manière, il se laisse le choix (de marcher, prendre l'autocar, le vélo, l'auto, etc.). Si l'automobile distingue au XIXe siècle, c'est davantage parce qu'elle est une option de plus dans le déplacement, un confort envisageable. Sur ce point-là, elle est en quelque sorte une évolution du cheval. En effet, la monture offre aussi le confort de la solitude et de la rapidité pour le transport. Un ou plusieurs chevaux tractent des calèches, abritent de manière plus ou moins imperméable aux passagers. Mais la voiture a ce statut de nouveauté. Elle est l'apothéose de la technologie. Elle n'est pas vivante et fonctionne à explosion. Le moteur sort de la main de l'homme et son ronronnement provoque une expérience sensorielle de la mobilité absolument inédite.

²⁴ Tim Ingold, *Une brève histoire des lignes*, Bruxelles, Zones sensibles, 2013

ii. *L'automobile, outil de diffusion d'une « vitesse moderne »*

L'auto donc, est un moyen de distinction. Elle offre le choix de son intention de déplacement. Mais elle est bien davantage. Elle propose une expérience inédite de locomotion de soi. Elle se démarre et s'arrête à la guise du conducteur. Le cheval ou l'hippomobile, moteur vivant, demeure lui sujet aux humeurs, à la soif, à la faim, à la maladie, à la souffrance. La machine, elle, fonctionne au pétrole transformé et se contrôle au volant et à la pédale. Elle répond à la demande et s'abstient du déboufrage. Avec l'auto, les hommes et les femmes ne domptent plus l'animal. Pourtant, ils continuent d'appriivoiser leur rapport à la vitesse. En effet, la voiture est une bulle sensorielle, « paradoxale » dit Marchal²⁵. Par sa conception, elle prive de certains ressentis, et en propose de nouveaux. L'habitacle isole des odeurs, de la température, de la force du vent. Bref, la vitesse se ressent de manière inédite.

Studeny introduit son *Invention de la vitesse* en précisant : « *Le vertige de la vitesse, c'est d'abord le pari de rompre ses encrages terriens, l'audace de l'envol, la tentation de la fuite* »²⁶. Dans son acception, la vitesse est grisante, enivrante. Elle transporte plus rapidement que la marche qui elle, « *palpe la carcasse des lieux* »²⁷. Elle s'adapte à la locomotion moderne. Dans la tradition, les distances à parcourir restent faibles. Il convient de ne pas trop s'éloigner du point d'ancrage. Travail, famille et amis sont en général assez proches du lieu d'habitation. Inutile donc, dans les sociétés de la tradition, de développer une infrastructure propice au déplacement rapide et lointain. L'avènement de l'automobile et les aménagements modernes rendent ainsi la ville plus accessible. En effet, l'automobile — instrument de développement de la vitesse moderne — participe à la possibilité de réalisation de l'exode rural de la fin du XIXe siècle.

Dans cette période d'évolutions, l'esthétique et le vécu de la ville eux aussi se transforment. L'accélération globale des déplacements transforme le paysage urbain. « *Les grandes rues se convertissent en routes urbaines* »²⁸ remarque Studeny. Georges

²⁵ *Op. cit.* Hervé Marchal, *Un sociologue au volant : le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*. Parce qu'elle prive de certaines sensations, notamment l'interaction directe des corps, et en propose de nouvelle, dans l'isolement justement mais ouverte sur le monde, par la radio, la musique, les NTICS. Une réflexion en accord avec les considérations globales sociologiques sur la globalisation des sociétés.

²⁶ *Op. cit.* Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe - XXe siècle*, p.13

²⁷ *Ibid.* p.17

²⁸ *Ibid.* p. 203

Eugène Haussman lui-même réfléchit à la vitesse dans son aménagement de la ville de Paris alors en avant-garde de la configuration urbaine moderne : « *la raison technique, véhémence, vaticine et vante de l'avenir véloce. Les villes rêvent du vent de la vitesse, des veines de fer, de l'horizon virtuel de la vapeur* »²⁹. Les moyens de transport doivent servir « *l'organisation du temps de la ville* » remarque Bonnet³⁰. En bref, le XIXe siècle sublime la vitesse, pourtant espérée depuis les prémices de la modernité. D'une certaine manière, l'avènement de la vitesse moderne conclut la modernité, en cette période à son apogée. L'automobile propose une vitesse stable et individuelle. Mais elle reste longtemps un confort réservé aux plus riches qui s'affrontent dans les rues des villes. Et tel que le précise Virilio, « *l'art du moteur va remplacer l'art des corps. Les sports anciens relevaient de la chorégraphie, certes performante, qui pouvait donner lieu à des médailles, des héroïisations du champion. Le stade était un lieu de chorégraphie. Aujourd'hui, la performance est machinique [...]* »³¹.

L'expérience de la vitesse se renouvelle avec l'automobile. Tel que le remarque Matthieu Flonneau dans *Les cultures du volant*, « *les automobiles permettaient par une vitesse de qualité inouïe d'atteindre une nouvelle dimension, évidemment grisante. L'illusion de mettre en mouvement le paysage et l'impression d'engendrer une nouvelle poésie gagnait ainsi les premiers automobilistes.* »³². Assis, le conducteur plonge vers l'horizon. Il observe fixement le défilement du reste du monde. Une simple torsion de la cheville débloque un accès exceptionnel au contrôle de l'allure. En ce sens, la voiture propose une maîtrise certaine de la vitesse, et le bitume conforte la conduite. La qualité de la machine et celle des routes permet de s'approprier davantage le mouvement, de le ressentir plus intensément.

La carapace, l'habitacle, protège le corps, statique. Le conducteur voit défiler les forêts, les montagnes, les plaines, les plages. Éminent paradoxe du mouvement, le véhicule transporte sans effort. L'automobile dispose d'une particularité : elle confine son conducteur. En effet très rapidement, les constructeurs se mettent d'accord pour optimiser l'outil et lui apposent une coquille. D'une part, effectivement, elle protège des

²⁹ *Ibid.* p.230

³⁰ Michel Bonnet, *Des manières d'exister et de se déplacer, Les rythmes de vie des citadins, éclairages anthropologiques*, Paris, l'Harmattan, 2017

³¹ Paul Virilio, *Vitesse*, Paris, Le Pommier, 2011, p.31

³² Matthieu Flonneau, *Les cultures du volant au XXe-XXIe siècles*, Paris, Autrement, 2012 p.35

intempéries, des insectes, des gravats, etc. Elle abrite, au sens de Radkowsky, l'« *abri signifie parade (...) et il y a autant d'abris que de manières de se parer : contre les précipitations atmosphériques, la chaleur, l'humidité, les insectes, les animaux, les hommes, les mauvais esprits...* »³³. D'autre part et contrairement à la monture animale, elle isole symboliquement du monde. En ceci, se met en place un nouveau rapport à la vitesse. Ce n'est pas tant le fait de parcourir davantage de kilomètres par heure qui bouleverse le rapport à la rapidité. Non, la variable symboliquement efficace est qualitative. L'auto propose une nouvelle expérience. Elle bouleverse la signification du déplacement. Le ressenti n'est pas le même. Les sens et la concentration mobilisés diffèrent du cavalier ou du cycliste. À vélo, moto ou cheval, les hommes et les femmes font directement face à l'*alea* de l'extérieur. Ils sont sujets au moindre coup de vent, aux insectes, aux odeurs incommodantes ou agréables. L'automobile, au-delà de déplacer, protège, enveloppe, disjoint du dehors. Elle est une nouvelle manière d'habiter. Sur ce point, nous nous détachons justement de la définition de « l'habitat » proposée par Radkowsky, réduisant à notre sens l'habitation à la sédentarité. Elle est plutôt un cadre d'intimité et s'investit parfois si intensément qu'elle semble habitée par son propriétaire. Elle est un espace à soi, personnalisable. Elle offre la possibilité d'y transposer un peu de son identité.

5. *Conclusion*

Le bilan reste mitigé sur cette période particulière qu'est la modernité. Les auteurs s'en partagent l'analyse. D'un côté, le tourbillon de l'époque, d'un autre, l'esthétisme et les nouvelles sensibilités individuelles. Quoi qu'il en soit, la modernité intrigue sur la condition humaine. Les Grands Récits perdent peu à peu de leur efficacité — entendons ici qu'ils ne disparaissent pas, mais sont simplement moins structurants. L'on croit au progrès, à l'industrie, à la science, à l'évolution.

L'exode rural propose de nouvelles approches sensibles. La ville, cet espace particulier d'interaction, devient une source d'inspiration pour les artistes et sociologues. À l'instar de Baudelaire et ses balades dans les rues de Paris, Georg Simmel propose sa figure du

³³ Georges-Hubert de Radkowsky, *Anthropologie de l'habiter, Vers le nomadisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 2002 p.24

flâneur, individu moderne, rêveur et sensible³⁴. La voiture quant à elle apporte de nouvelles couleurs, au départ dans le paysage urbain.

Dans la vie ou en déplacement, le XIXe siècle marque une rupture dans le rapport à la temporalité. D'un côté, le désenchantement du monde et le capitalisme. Le temps mécanique prend la main sur l'organisation sociale. D'un autre, la machine automatise le rapport aux choses. L'automobile, au même titre que le cheval, elle est un outil de puissance. Nombre de conducteurs se surprennent du sentiment de célérité. Elle tire sa particularité de l'étanchéité inédite et progressive³⁵ de son habitacle, de son éminence mécanique, de la puissance et de la fiabilité du moteur. Dès lors, l'individu apprend à conduire, et non plus à monter, discipliner, museler, et si tel est le cas, cela reste de l'ordre de la métaphore. Le défi de la maîtrise du moyen de déplacement ne disparaît pas, seulement, il change de statut. En effet, la période de la modernité transforme le rapport à la mobilité : l'individu ne dompte plus l'objet de locomotion, mais bien son rapport à la vitesse : « *la grande invention, c'est la transformation de la viande en véhicule dit Paul Virilio. (...) L'alimentation, c'est la vitesse, quelque chose d'immatériel.* »³⁶

II. Vitesse, espace et temps : risque, rythme et mouvement dans la postmodernité

1. Introduction

Les risques technologiques notamment, accouchent de la modernité. Ils sont une remise en question du progrès. À cet égard, la seconde moitié du XXe siècle marque un tournant dans la perception de la science. Si avancée soit-elle, le monde se rend compte de ses imperfections. Nulle théorie n'est à l'abri de l'erreur. Un évènement tristement célèbre, celui du 26 avril 1986 à la centrale nucléaire de Tchernobyl illustre les méfiances à l'égard des avancées technologiques. Leurs conséquences négatives tiennent le monde en haleine. Beck³⁷ justement, remarque les répercussions de la science dans cette nouvelle

³⁴ In Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris, Éditions Payot, 1989

³⁵ En effet, au départ, toutes les automobiles ne sont pas pourvues d'un toit, de fenêtres, bref, d'habitacle à proprement parler.

³⁶ Paul Virilio, « Civilisation Vitesse », *Le Nouvel Observateur*, 2001, p.31

³⁷ Beck Ulrich, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier, 2001

société. La nouvelle modernité se défait de cette confiance et de la toute-puissance du progrès. Dorénavant, chaque innovation est sujette au risque. La méfiance collective s'installe, au même titre que la conscience des « *effets induits latents* »³⁸ des technologies. Simultanément, la guerre change de statut. Ce ne sont plus les hommes et les femmes au front qui risquent leurs vies, mais bien chacun et chacune. Le nucléaire tient en effet le monde en joug et menace en permanence de sa destruction. De cette nouvelle facette de l'industrie, l'individu se sensibilise davantage au risque. Et l'acteur occidental contemporain précise son identité en existant dans l'incertitude.

2. *Accélération sociale et sentiment d'urgence*

Un pan des sciences sociales s'accorde à penser le lien entre bouleversement de la perception de la temporalité et postmodernité. Le temps organise, précise, participe de l'innovation. Il passe et marque l'histoire, depuis le déclin de la tradition. Mais cette « deuxième modernité » — pour reprendre les propos de Beck — prône l'immédiateté. Caractéristique principale de la globalisation, la tendance à l'instantané précise l'interaction post-moderne. Ce que remarque déjà Balandier dans *Le Désordre*³⁹. Avec le numérique, ce sentiment se précise. Le virtuel offre un débordement des ressentis directs — d'après les cinq sens d'Aristote. L'individu connecté se définit dans l'ailleurs, mais maintenant, seul, mais ensemble⁴⁰. Avec *YouTube*, *Instagram*, *Snapchat*, *Facebook*, *TikTok*, l'individu s'immerge immédiatement dans d'autres réalités jusqu'alors inaccessibles. L'individu connecté accède à une infinité d'expertises des différents groupes dans lesquels il décide d'adhérer. S'il s'en lasse, un clic suffit à se défaire du propos, de la vidéo. Internet propose un rapport inédit aux groupes d'appartenance. D'un instant à l'autre l'internaute se plonge dans une nouvelle matrice de représentation et de valeur. D'un tutoriel maquillage, à un essai automobile, le fond change, mais l'implication reste la même. Cette précision sur cette société du balayage, précise le rapport au temps de ce nouveau monde dans lequel évoluent les jeunes de notre étude. Aujourd'hui donc, le numérique propose un accès infini à un ensemble de groupes d'experts sur chacun des aspects de l'existence. Pour y accéder ? Un mot clé donne

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Georges Balandier, *Le désordre : éloge du mouvement*, Paris, Fayard, 1988

⁴⁰ Sherry Turkle, *Seuls ensemble : de plus en plus de technologies, de moins en moins de relations humaines*, Paris, Éditions de l'Échappée, 2015

réponse à toute question, en toute autonomie. Rapide, efficace, grandiose, le numérique précise le rapport aux temporalités contemporaines : il propose tout et tout de suite.

Le monde physique, lui, semble dans l'obligation de s'y adapter. Mais ses contraintes le ralentissent. Alors les hommes et femmes de science innover. Ils mettent en place un ensemble de stratégies pour concurrencer l'immédiateté et la globalisation offerte par le virtuel. L'innovation propose aux corps d'aller plus loin, plus vite. Mais s'il est déjà presque possible d'acheter son ticket pour Mars⁴¹, *l'accélération sociale*⁴² marque la société d'une certaine anxiété. Concrètement, Rosa remarque en cette *accélération* une « *augmentation du rythme de vie par unité de temps* »⁴³. Le plus possible, le monde tente de se rapprocher de l'instantané dans l'espace physique de la réalité. À l'heure du repas, les carottes bouillent tandis que le poisson est au four. En même temps, la mère ou le père change le bébé, et téléphone à sa sœur. Il existe tant de situations quotidiennes pour illustrer cette tendance à l'accélération, au sens de Rosa. Au niveau technologique, social et du rythme de vie, le monde se transforme pour trouver une réponse à ce désir du toujours plus vite. Mais alors que l'existence tend vers le simultané, parfois, la situation échappe à l'individu.

3. *Risque et prévention*

« *Après avoir assujetti sa planète et entrepris de conquérir les étoiles, l'homme s'attaque à une nouvelle frontière, celle de sa propre finitude.* »

Patrick Peretti-Wattel et Jean-Paul Moatti
Le principe de prévention⁴⁴

i. *Du péril sur la route*

La société du risque vit avec la conscience de la négativité du progrès. Le monde de l'automobile n'y échappe pas. Sur la route, à chaque instant, l'accident guette le

⁴¹ Grace à la société Space X, présidée par Elon Musk, figure de cette innovation et du « toujours plus ».

⁴² Terme emprunté à Hartmut Rosa in *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 et *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012

⁴³ *Op. cit.* Hartmut Rosa, *Accélération : une critique sociale du temps*, p.87

⁴⁴ Patrick Peretti-Wattel et Jean -Paul Moatti, *Le principe de prévention : le culte de la santé et ses dérives*, Paris, Seuil, 2009

conducteur et ses passagers. Pour cause d'inattention ou de mépris, la vie de l'usager peut basculer. Très tôt, la population se rend compte très tôt des conséquences parfois tragiques de cette forme moderne de mobilité. Les premiers accidents particulièrement spectaculaires heurtent les sensibilités. Et rapidement, la société réfléchit aux périls de cette formidable invention. Elle pense l'accident, et les manières de le contrer. Le doute s'installe, et le danger s'imisce dans le quotidien. Dans la modernité, la voiture est un outil de liberté, de mobilité et de distinction. Aujourd'hui, elle est aussi un danger de plus. Tel qu'abordé dans *A tombeau ouvert*⁴⁵, l'insécurité sur la route est une extension du sentiment de danger permanent. Alors, les campagnes préviennent. De « *celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas* » aux « *dites-moi lorsque vous arrivez* », la crainte du péril automobile s'imisce peu à peu dans le quotidien.

Le statut de l'accident automobile est particulier. Selon le bilan de l'accidentalité routière 2017, 54 % des accidents impliquent un tiers⁴⁶. Il ne faut donc pas négliger le caractère collectif de l'accident automobile. Mais si la collectivité en est pour partie responsable, parfois, il découle d'un comportement strictement individuel et choisi. Les conduites d'ivresse et de vitesse entre autres, si elles sont éminemment sociales, résultent d'un choix personnel. Pourtant, le conducteur est réflexif. Il connaît les risques. Avant même de prendre le volant pour la première fois, il y est socialisé. Tout de même, il déroge parfois aux règles de l'interaction routière.

Enfin, la conduite automobile est une interaction post-moderne. Les co-acteurs de la route présument de la bonne conduite de l'autre. Chacun fait le pari du respect de l'allure de l'interacteur, de sa maîtrise du volant. D'un agir similaire au sien. Pourtant vigilant du danger et de la mauvaise conduite de ses pairs, l'individu postmoderne se détache de cette conscience pour conduire. Un lâcher-prise nécessaire et caractéristique de l'existence contemporaine. Une obligation de se laisser aller, pour ne pas se faire submerger par la peur du pire.

⁴⁵ Raymond Depardon et Josée Landrieu, *A tombeau ouvert*, Paris, Autrement, 2000

⁴⁶ Étude réalisée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, <https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/bilan2017delasecuriteroutierevfineternet.pdf> consulté le 17/09/19, p.31

ii. *Prévenir*

À l'heure où le monde tremble devant le risque, les collectivités proposent des stratégies pour reprendre — du moins symboliquement — le contrôle sur l'action. Apprivoiser le risque passe par sa dissection. De cette manière, les sociétés en saisissent les subtilités : où ? Quand ? Comment ? Pourquoi advient-il ? Examen fait, il s'agit à présent de passer le message. Les spécialistes du péril arborent et médiatisent tout un système de valeur. Ils mettent en lumière les bonnes et mauvaises conduites. Ces dernières évidemment plus sujettes à l'accident. De l'étude approfondie du péril, les instances soumettent des messages aux populations. Elles comptent sur une prise de conscience collective des comportements « à risque ». Abris bus, mailing, spots publicitaires sur internet, à la télévision et au cinéma, les campagnes s'emparent des recoins du quotidien pour une sensibilisation de masse. Ce processus de prévention accouche à la seconde moitié du XIXe siècle, notamment au regard des problématiques d'alcoolisation⁴⁷. Il évolue jusqu'à connaître son influence actuelle. Il s'accorde avec l'exigence du monde social contemporain : conjurer la négativité des innovations et tendre vers le sûr.

Peretti-Wattel et Moatti, dans le *principe de prévention*⁴⁸ dressent à ce sujet un tableau du phénomène « prévention ». Avant toute réflexion, ils rappellent son indéniable efficacité. Elle se chiffre par le gain de trente années de vie en un siècle. Mais elle dégage ceci d'étrange qu'elle s'appuie sur le désir « *d'anticiper l'avenir* »⁴⁹. La route, particulièrement, nécessite d'efficaces moyens de prévenir le péril. Célèbre pour ces accidents, elle est un passage quotidien et nécessaire pour nombre d'usagers. Mais prévenir c'est prévoir, et cela, les hommes et les femmes en sont incapables. Alors les médias offrent du nombre, des statistiques, et quelques imprécis « facteurs accidentogènes ». Cependant, si les probabilités chiffrent la possibilité de l'accident, si les spots offrent un regard sur certaines facettes de la réalité, ils ne devinent jamais avec certitude le contexte et le moment de basculement. Seulement des hypothèses sur « ce qui pourrait arriver » déterminent la forme et le fond du message. Aussi, au quotidien, le risque est indéfectible de l'incertitude. Vivre, c'est jouer, et se soumettre à l'obscurité du

⁴⁷ *Op. cit.* Joseph Gusfield, *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*

⁴⁸ *Op. cit.* Patrick Peretti-Wattel et Jean -Paul Moatti, *Le principe de prévention : le culte de la santé et ses dérives*

⁴⁹ *Ibid.* p.18

futur. Le jeu de l'existence, pour reprendre les propos de Caillois⁵⁰, nécessite de se soumettre à l'*alea*. Chaque instant, nous confions notre dessein à un jet de dé symbolique. Lui seul, décide de la suite de l'aventure. L'apport d'une sociologie qualitative est donc tout à fait pertinent dans ce contexte d'étude. Elle cherche à comprendre les significations individuelles de l'action, de manière à dégager des tendances, hypothétiques par définition. Soumettre l'intime au général, le discours au chiffre, relève d'une cohérence particulière pour répondre au pourquoi du comportement et pour une prévention plus efficace.

iii. Réactions générales à la prévention

D'une telle omniscience du risque, les hommes et les femmes décident d'une parade pour le devancer. Armées de discours préventif, les sociétés occidentales colonisent le risque. Cependant, il ne se soumet jamais et se faufile dans chacune des instances sociales. Les campagnes s'immiscent donc partout où le danger est le plus susceptible de bouleverser l'ordre social.

Les fondements de la prévention se construisent sur des jugements de valeur. La moralité collective trouve son équilibre dans les bonnes et les mauvaises conduites. Pour reprendre les propos de Becker, certains *entrepreneurs de morale*⁵¹ décident de l'orientation des réflexions sur le risque. Pour ces élites décideuses, la sécurité est valorisée tandis que le risque ne l'est pas. Ceci dans une logique de préservation de l'ensemble. La prévention du risque est donc moralement légitime. De toute évidence, elle sait se rendre utile pour la sauvegarde de la vie des hommes et des femmes. Comme le précise Brenac dans son *point de vue critique sur les stratégies de prévention* : « Comme le notait Frank Haight, il y a déjà plus d'une quinzaine d'années, les questions d'insécurité routière sont abordées dans les médias et le public du point de vue moral, alors que pour d'autres importants enjeux de santé publique, comme les maladies cardiaques par exemple, les considérations morales n'apparaissent que peu. »⁵².

⁵⁰ Roger Caillois, *Les jeux et les hommes : le masque et le vertige*, Paris, Gallimard, 1991

⁵¹ Pour reprendre les propos de Howard S. Becker, *Outsiders : études de la sociologie de la déviance*, Éditions Métailié, 1985

⁵² Thierry Brenac, « Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention », *Espaces et sociétés*, 2004/3, p. 113-132, p.114

Pourtant, certains s'insurgent et dénoncent d'autres intérêts. En cas d'accident par exemple les autorités imposent de se vêtir d'un gilet fluorescent, et d'arborer un triangle de visibilité. Aussi, tous les deux ans, la machine subit une vérification complète dans des centres agréés de manière à vérifier son aptitude à partager la route⁵³. Cet ensemble de mesures évolue au regard des décisions politiques. Et cela, certains groupes le critiquent, parfois avec grande virulence. Les plus célèbres manifestent justement vêtus de ces très médiatisés « gilets jaunes ». Ainsi, si la prévention est globalement légitime, elle est aussi parfois la cible de dénonciations. Pour cause, sa mise en forme autoritaire. **Alors désireuse de préserver l'ordre social, elle en cause le trouble.** Précisément, les classes plus populaires semblent moins sensibles au discours préventif et invoquent la domination de l'élite (politique ou symbolique). Ce conflit met en lumière une problématique éminemment sociologique et très actuelle, précisé par Peretti-Watel et Moatti. De toute évidence, la santé est aujourd'hui au cœur des préoccupations. La déviance, elle, reste un problème social. Et la prévention réunit ces deux dimensions pourtant incompatibles. « *La médicalisation de la déviance* » désigne la transformation d'un problème social en un problème médical »⁵⁴. Ici se dessine l'ambivalence de ce principe de prévention. Sur la route ou ailleurs, le bridage au nom de la sécurité soumet davantage ceux qui se sentent laissés pour compte. Ainsi, « *plutôt que de s'acharner à réanimer un homo medicus qui n'existe pas, peut-être la prévention devrait-elle se résoudre à l'enterrer définitivement.* »⁵⁵.

iv. *La jeunesse et les campagnes de prévention*

Brenac⁵⁶ dans son article sur les limites des campagnes de prévention convoque les sciences humaines pour éclairer les consciences sur l'insécurité routière. Plus précisément, il appelle à s'intéresser au contexte et système d'action. Et ce travail met à l'honneur les comportements juvéniles. Nos observations témoignent d'une jeunesse réflexive sur les campagnes de prévention. Excités, effrayés ou rassurés, ils découvrent ce nouveau monde qu'est la conduite automobile et peu à peu, ses risques associés. Non seulement les jeunes générations analysent les campagnes actuelles, mais proposent aussi

⁵³ Le « contrôle technique ».

⁵⁴ *Op. cit.* Patrick Peretti-Watel et Jean -Paul Moatti, *Le principe de prévention : le culte de la santé et ses dérives*

⁵⁵ *Ibid.* p.83

⁵⁶ *Op. cit.* Thierry Brenac, « Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention »

des solutions aux problèmes de réception de ces dernières. Les propos suivants témoignent de leurs avis.

Chacun est plus ou moins sensible à la forme du message. Le regard spectateur, au même titre que toute création artistique, suscite un avis et influe la perception du message :

« C'était une pub à la télé avec un accident de voiture, les pompiers. C'est un souvenir très vague, je vois l'ambiance qui m'a marqué. C'est une ambiance de tristesse, de mort, de fracas métallique, de détresse. Ce truc un peu chaotique de l'accident de voiture, poussé à son extrême, avec des morts, des incarcérations de passagers. » (Thomas, 26 ans, Pau, employé).

Très souvent, les campagnes prennent la forme de petits court-métrages. Elles immiscent le spectateur dans l'intimité de la scène. Comme une confidence, elles racontent une histoire avant de raconter l'accident. Et l'ambiance véhiculée est interprétée différemment selon les individus. Elle joue un rôle dans la perception, l'interprétation du message. Pour Clément (23 ans, Momas, agriculteur), une campagne efficace est une campagne où le conducteur s'identifie à l'accidenté :

« Je me mets à la place de la personne à qui ça arrive. Il y en a, on n'arrive pas à se mettre à la place parce que ça raconte l'histoire de la personne donc on se dit c'est une personne lambda qui a déconné qui a eu un accident point barre. Alors que si on te met à la place de la personne qui fait ce petit film, qui a cet accident, si on te met à la place de cette personne-là, ça marque encore plus. »

Dans la fiction que propose la campagne confie Clément, les images précédant le choc sont au moins toutes autant importantes que l'incident en lui-même. Et certaines fois, les jeunes sont sensibles à la créativité : *« il y avait une affiche avec Karl Lagerfeld « c'est fluo, c'est jaune, c'est moche, mais ça se voit » ou un truc comme ça, et je pense que par ce côté décalé, c'est pour ça que je m'en souviens. »* Pour Sophie (23 ans, Strasbourg, service civique) par exemple, briser la monotonie de la forme des campagnes les rend parfois plus opérantes. Quoi qu'il en soit, il est toujours nécessaire d'innover et de s'adapter aux codes de la jeunesse, eux-mêmes en perpétuel mouvement.

Le support a lui aussi son importance. Déjà, les campagnes ont un statut particulier : elles s'inscrivent et s'expriment dans une dimension publicitaire, où le produit à vendre est la sauvegarde de la vie. *« Ça dénote de tout l'aspect hyper superficiel l'ambiance consumériste qu'il y a pendant les pages de pubs, c'est-à-dire entre une boîte de céréales et une pub pour le fromage on se retrouve avec un gosse qui s'éclate contre une vitre quoi. Donc voilà forcément ça interpelle. »* (Gaétan, 23 ans, Aressy, étudiant). Mais les médias évoluent et la jeunesse est sensible aux nouveaux réseaux de communication. Il semble important de s'exporter pour toucher au mieux cette tranche de population :

« Les vidéos YouTube aussi aident vachement. On voit beaucoup d'accidents, et quand on voit qu'on a presque fait la scène passée sur internet on se dit « j'aurais pu faire pareil, bon la prochaine fois je ne ferais pas ça je roulerai moins vite à cet endroit ou je ferais attention au virage ou alors je freinerai un peu » des choses comme ça. » (Clément, 23 ans, Momas, agriculteur).

Cependant, bien que les sources évoluent, la route reste un moyen efficace de faire passer le message. En effet, en situation, donc en conduisant, Camille (20 ans, Garlin, étudiante), est sensible aux messages dont elle apprécie l'accroche : *« Je trouve que celles qui passent sur l'autoroute, des fois ils mettent des petites punchlines et tout je ne sais pas c'est à la mode depuis un an ça, ça nous fait rire et puis en même temps on y réfléchit dessus du coup parce que ça nous a fait rire, je pense que si c'est directement sur la route, je pense que ça peut impacter. »*.

La prévention est une préoccupation contemporaine, au même titre que la préoccupation absolue de sécurité dont font part les différentes instances. Certaines campagnes, dont celle sur l'alcool notamment, sont profondément intégrées dans les valeurs des jeunes, quoiqu'elles ne soient pas toujours respectées. À ce titre, le jeune se sent davantage responsable aux périls de la route que ses aînés : *« je pense que celles sur l'alcool, elles ont instauré un réflexe, peut-être plus que ceux qu'ont nos parents, enfin la génération d'avant, ce réflexe de « tu as bu ou pas ? », ou alors, « qui est-ce qui conduit ce soir ? » maintenant, on a directement le réflexe. Sous-entendu « qui est-ce qui ne conduit pas ce soir ». J'ai l'impression qu'on a beaucoup plus ce réflexe-là que nos parents en tout cas. »* (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante).

Généralement, les campagnes de prévention — principalement les vidéos — axent le message autour de la collision. Pour susciter la réaction, les entreprises de communication confrontent le conducteur au choc. Seulement, parfois, il dérange en raison de sa violence, qui se substitue au message préventif : *« parce que les images... choc... c'est exprès. Je n'aime pas. Tu te dis que ça peut arriver à n'importe qui. Je préfère écouter à la radio, je vais autant m'en rappeler à la télé qu'à la radio, mais j'ai l'impression qu'à la radio, j'entends le truc, ça rentre dans ma tête sans forcément que je m'en rende compte. Je ne sais pas comment expliquer. C'est limite si ça me fait peur. »* (Raihane, 22 ans, Bayonne, étudiante). Ici, la crainte surpasse la prévention et rend caduque l'intention de la campagne. A *contrario*, certains moins sensibles à la brutalité du choc, préféreraient davantage d'immersion dans le ressenti de l'accidenté, au détriment de la dramatisation de la situation.

« Elles sont bien, elles sont marquantes, elles sensibilisent, elles marquent même s'il suffit que ce soit un gosse devant la télé, ça serait presque choquant. Après, je trouve qu'elles ne représentent pas assez la vraie conduite. On voit des images qui choquent, on voit que cette personne est décédée, son père va pleurer je veux bien... mais il n'y a pas que ça. Il n'y a pas que le sentiment derrière. Ce n'est pas qu'on s'en fout, mais il faut faire gaffe, juste faire gaffe. Après s'il s'est tué, c'est de sa faute j'ai envie de dire. Il y a une très bonne prévention avec les campagnes néo-zélandaises : on voit deux voitures qui arrivent et qui vont se rentrer dedans et le temps s'arrête, les deux sortent de la voiture et ils s'excusent. Celle-là, elle est beaucoup plus marquante que les préventions que l'on pourrait avoir en France à la télé qui ne sont pas assez choc. Limite, elles ne sont pas assez choc, elles sont choc, mais par rapport à autre chose, par rapport au sentiment, par rapport aux proches en fait, alors qu'il n'y a pas que ça. Il y a la vitesse, et les campagnes néo-zélandaises, on se rend compte de la vitesse, on se rend compte de tout. En France, le plus marquant, c'est les personnes qui vont pleurer la personne qui vient d'avoir un accident. C'est important c'est sûr, quand tu te mets en danger, tu sais que derrière il y a des personnes qui vont regretter, mais il y a que ça de marquant. En France, il n'y a pas la vitesse, l'autre. Il n'y a pas assez de l'autre en fait, quand on a un accident avec quelqu'un, il n'y a pas que soi, il y a aussi l'autre et que je trouve que ce n'est pas assez mis en avant. » (Samuel, 23 ans, Montardon, paysagiste).

Concernant le choc, chacun a son avis. Ceci interroge sur l'intensité avec laquelle il est traité, mis en scène dans les campagnes. L'efficacité de la campagne ne dépend pas uniquement de la réception du choc. Certains confient en effet leur scepticisme à l'égard des messages de sensibilisations, surtout vis-à-vis des nouvelles règles imposées :

« Il y a un truc je ne suis pas du tout d'accord, c'est qu'ils disent qu'il y a beaucoup moins d'accidents de morts en voiture. Bah oui c'est normal les voitures elles ont des jantes en 17 elles tiennent beaucoup mieux la route, qu'avant elles avaient des jantes en 13. Elles ont 8 airbags ou 10 alors qu'avant elles en avaient pas du tout. » (Kévin, 21 ans, en recherche d'emploi); *« Là, ils ont mis tout le monde dans le même sac en réduisant la vitesse. Après, pour moi, il n'y a pas que la vitesse, tu vois ce que je veux dire... il y a aussi les amendes qui vont arriver, dues à ça. Allez bim, 150 euros, merci, au revoir. Ça fait toujours 150 euros de pris. Je pense que c'est dû à ça. Je pense que ce n'est pas que prévention, je pense que c'est aussi penser à l'argent que ça va générer. Il y a tout ça derrière, il n'y a pas que la distance de freinage. On n'est pas nés hier soir. « oui, on pense à vous », mais en fait on vous la met par-derrière ». Après, ce qu'ils disent, ce n'est pas faux, c'est vrai qu'il y a beaucoup de morts sur les routes. Moi j'adore regarder enquêtes d'actions, c'est vrai, c'est un fait, mais qu'est-ce que tu veux y faire, il y a des dépistages, ça ne marche pas, les gens continuent à rouler quand ils sont bourrés, les dépistages contre toutes les drogues, les gens continuent parce qu'ils sont drogués. Il y a des gens qui juste simplement s'endorment au volant, parce que voilà, ça arrive. On ne peut vraiment jamais arrêter tout ça. Je ne trouve pas que ce soit 10 km/h qui vont régler quelque chose. »* (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale).

Cette dernière ne croit pas vraiment dans les discours que proposent les spots publicitaires. Pourtant elle admet pourtant modifier sa conduite quand advient une possibilité de sanction : *« Moi, la seule chose qui peut éventuellement me faire changer la façon de conduire, c'est les flics. S'il y a une voiture de flics qui n'est pas loin, là je vais modifier. Je vais lâcher mon portable, faire la meuf attentive. Je pense que c'est la sanction le mieux, ça fait chier, mais bon. Quand tu l'as la sanction, tu l'as. Après, il ne faut pas non plus en abuser. »*

Les jeunes, s'ils sont parfois critiques à l'égard des campagnes de préventions, prennent cependant souvent le temps de proposer des solutions afin d'améliorer la

communication. Tiffany (23 ans, Strasbourg, étudiante) suggère par exemple d'inverser la tendance : *« Il en faut, mais elles sont souvent hyper trash, et elles ne valorisent pas forcément ceux qui font gaffe. Elles sont plus dans « je montre du doigt ce qui ne va pas » et moins dans « c'est bien qu'il y en ait certains qui fassent ça ». De se dire « je veux être comme eux » et pas « ah non, je ne veux pas être comme eux ». Être dans le positif. [...] Le fait de partir de choses positives ce serait bien, après, ce serait peut-être moins choc, parce que c'est quelque chose de positif, mais en même temps, les super héros, ils font des choses bien, et on a envie de leur ressembler, et les super méchants non. C'est un truc hyper enfantin, mais c'est la base. En général, les campagnes de prévention elles sont vraiment dans le « c'est horrible, il n'y a que des risques », mais il y a quand même des choses positives qui sont faites, il y a quand même des avantages à conduire, des avantages à rouler à 130, c'est pour quelque chose aussi. »*. La jeune femme propose de valoriser des comportements plutôt que de pointer systématiquement les erreurs. Ceci promettait une identification plus précise. Certes, le jeune ne veut pas être la cause de l'accident. Mais il peut aussi désirer s'identifier à celui qui l'évite.

Toujours en rapport avec la projection de soi dans la situation, Mickaël (21 ans, Pau, employé) regrette l'absence d'une simulation de conduite pendant la formation : *« Je pense que tant que moi je n'aurai pas eu un accident tout seul, et que c'est moi qui l'aurais provoqué ça ne me changera pas. Il faut vraiment que je fasse quelque chose pour que ça me heurte et que ça me sensibilise vraiment. Pour comprendre qu'on peut vraiment tuer quelqu'un au volant, il faut vraiment avoir un accident, pas forcément mortel, mais un maximum qui peut nous choquer, nous faire réagir tout seul. Ce n'est pas ce qu'on voit dans les pubs qui va nous changer. Ce n'est pas assez fort parce qu'on sait que c'est une scène mise en scène, ce n'est pas du vrai ce qu'on voit. Je pense ce serait à l'auto-école, il faudrait qu'à un moment pendant la conduite qu'on ait un accident simulé. Pour vraiment nous heurter à la réalité de ce qui pourrait nous arriver. Avoir une fausse voiture en face avec des mannequins à l'intérieur et faire un faux accident, peut être que ça nous permettrait de mieux conduire et d'avoir moins de morts sur les routes. »*. La technologie rend accessible l'immersion dans des situations inaccessibles depuis le monde physique. La réalité virtuelle précisément, particulièrement en vogue ces dernières années, immerge l'acteur dans une réalité altérée. Les conséquences y sont sans gravité. Mais au fond, elle reste un simulacre. Une simulation dans laquelle l'implication n'est jamais égale à la réalité physique. Sur les écrans, le conducteur se permet davantage,

pousse ses limites. Aussi, elle n'est pas aussi immersive que l'expérience corporelle, physique. Lui, préconise précisément une sorte de baptême de l'accident, les campagnes n'étant jamais aussi efficaces que l'expérience.

L'autre tient toujours une place importante dans la prévention. Dans le discours des jeunes en effet, le danger provient souvent des co-acteurs de la route. Julien (21 ans, Arcangues, sportif), fait part de sa sensibilité à l'autre sur la route : « *surtout conduire par rapport aux autres, pas conduire pour soi.* ». Raihane (22 ans, Bayonne, étudiante) complète le propos et imagine une forme inédite de prévention : « *Peut être obliger les gens... quand tu sors en boîte, que les gens de la boîte fassent plus attention... si la personne est complètement cramée, que tu vois qu'elle monte en voiture, aller le voir. C'est plus de la petite prévention localisée. Parce que tu as le vigile qui voit que tu n'es pas bien, il te dit « tu ne devrais pas », ce n'est pas forcément une campagne à la télé ou à la radio, c'est tout le monde qui devrait faire un peu attention, parce qu'on ne sait jamais.* ». Pour elle, cette forme de prévention informelle prend appui sur une solidarité juvénile et prévient plus efficacement des situations à risque.

Les jeunes proposent parce qu'ils se sentent concernés. Ils sont conscients des risques, et racontent parfois avec une forme de dépit certains comportements jugés inacceptables. Les campagnes sont quant à elles parfois en inadéquations avec leurs valeurs et représentations. Chacun les reçoit différemment. Gaétan (23 ans, Aressy, étudiant) par exemple, soumet une forme ludique de prévention « *choquer c'est une manière de faire rentrer les choses et d'interpeller, au final c'est une manière comme une autre. Ils pourraient passer par quelque chose de plus pédagogique, quelque chose qui pourrait passer par le jeu, après y a des jeux permis de conduire et tout, mais ce n'est pas vraiment de la prévention, c'est plus de la formation* ». Quoi qu'il en soit, nombreux s'attachent à respecter et faire respecter, entre eux et de manière tacite, leurs petites morales ordinaires : « *Du coup en évitant tout ça, l'alcool, ne pas prendre le volant quand on conduit, ne pas se droguer, toutes les petites morales que l'on fait, mais qui sont quand même importantes.* » (Hélène, 21 ans, Pau, étudiante).

Les campagnes de prévention sont souvent perçues comme un discours lointain, éloigné, institutionnel. Une distance qui rend l'identification difficile. Certes, elles jouent leur rôle. Les campagnes de prévention touchent, mais ne bouleversent que très rarement

radicalement la façon de se comporter au volant : « *ce n'est pas la campagne de prévention par exemple, qui m'a dit « arrête de conduire quand tu es bourré », ce sont plus les personnes qui m'entourent et moi-même qui ont construit la réflexion. J'en suis arrivé à ce stade où je me disais « c'est de la merde ce que tu fais, maintenant il faut que tu arrêtes, il faut faire autre chose ».* Ça m'a plus rendu empathique, mais pas déclenché quoi que ce soit. » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman). L'expérience reste un point central pour modifier les habitudes. Malgré cela, les jeunes générations sont sensibles aux messages préventifs. Pourtant, la réception du message est hétérogène et ambivalente.

De manière informelle, ils confient également la méfiance à l'égard des organismes préventifs. D'un côté, sur certains points, ils déplorent la mise à l'écart de certaines problématiques contemporaines centrales. Très peu de campagnes pointent les problématiques écologiques. Or, pour nombre, les questions environnementales sont au centre de leurs préoccupations. En effet, les jeunes générations sont sur le fil du rasoir. D'un côté l'enivrement par cette machine ordinaire qu'est l'automobile, de l'autre les conséquences désastreuses sanitaires, mais aussi planétaires. En effet les jeunes font part, davantage encore que leurs aînées, des risques écologiques liés aux moyens de transport modernes⁵⁷. D'un autre côté, et comme le rappelle Peretti-Watel⁵⁸ « *les adolescents manifestent souvent une certaine lassitude à l'égard du matraquage médiatique des campagnes de prévention* ». La forme prescriptive du message ramène au statut d'enfant, alors sous les ordres d'une autorité supérieure. Or, l'automobile est un monde d'émancipation, d'autonomisation pour les jeunes générations. Les campagnes, inconsciemment, ont ainsi parfois l'effet inverse du message initial : certains jeunes transgressent justement pour parer l'injonction.

4. L'automobile dans la société contemporaine

i. Temps et espace dans la postmodernité : vers une lecture hypermoderne de la société

Pour Giddens, « *le dynamisme de la modernité est dû [entre autres] à (...) la dissociation du temps et de l'espace, (...) la dé-localisation des systèmes sociaux (...) [et*

⁵⁷ John Urry, *Mobilities*, Cambridge, Malden : Polity, 2007 confirme ces propos.

⁵⁸ Patrick Peretti-Watel, *La société du risque*, Paris, La Découverte, 2001, p.88

à une] organisation et réorganisation réflexives des relations sociales à la lumière des apports permanents de connaissance »⁵⁹. Le sociologue propose donc trois dimensions de la postmodernité. L'une d'entre elle se caractérise par le bouleversement de la perception commune et traditionnelle de la temporalité et de la spatialité. Par exemple, un Paris-New York s'exprime très souvent en durée, et non par la distance qui sépare les deux métropoles. Avec la pluralité et la technicité des moyens de transport s'éloignent des connaissances de l'individu. Alors, paradoxalement, la distance s'exprime en temps.

Dans son accélération sociale, Rosa⁶⁰ remarque une dislocation caractéristique. Pour lui, l'ordre se rompt à partir d'une disjonction du temps et de l'espace. La séparation induit un trouble dans la réalité et une forme d'incertitude. Dans ce contexte évolue l'individu hypermoderne, théorisé par Aubert⁶¹. Des hommes et des femmes qui existent dans l'urgence. Le sentiment d'incertitude généralisé est lui, une conséquence de la perte de contrôle sur l'accélération. Au départ, pour certains, dont Aubert⁶² le capitalisme déclenche cette accélération. Dans la logique économique actuelle, la maximisation du profit passe effectivement par l'optimisation de la temporalité. Par un emploi du temps optimal. Et rapidement, ce leitmotiv s'exporte dans le quotidien. Chacun et chacune tente à sa manière de maîtriser son temps. D'autres proposent une explication plus théologique. Pour eux, la vitesse, outil de transcendance, tel un flash métempirique, ouvre le regard vers une autre réalité. Au même titre que l'ivresse ou autres stratégies d'extraction temporaire de sa réalité, la vitesse grise. Elle éloigne de la réflexion de la propre finitude de l'individu. Autrement dit, la hâte éloigne des questions existentielles, du pourquoi, du comment. Elle agit comme un pansement symbolique à l'infinie complexité du monde. À la différence de la religion et le mythe, elle éloigne la question sans donner d'explication. Ce que déclare Mark Kingwell⁶³, professeur de philosophie à Toronto, à Carl Honoré⁶⁴, lors de leur rencontre dans un café. En bref, la société de l'accélération naît du contexte et de l'addition de nombre d'évènements. Assurément, elle est un résultat du passé et des interactions en cours.

⁵⁹ Anthony Giddens, *Les conséquences de la modernité*, Stanford, Orxord and Stanford University Press, 1990, p.25

⁶⁰ *Op. cit.* Hartmut Rosa, *Accélération : une critique sociale du temps*

⁶¹ Nicole Aubert, *L'individu hypermoderne*, Ramonville-Saint-Agne, Erès, 2004

⁶² Nicole Aubert, « Accélération et hyperconnexion à l'ère du capitalisme financier : accomplissement de soi ou dépossession de soi ? » in *A la recherche du temps. Individus hyperconnectés, société accélérée : tensions et transformations*. Toulouse, Erès, 2018, p. 9-23.

⁶³ Mark Kingwell, « Fast Forward : our high-speed chase to nowhere », *Harper's Magazine*, 1998

⁶⁴ In *Eloge de la lenteur*

Peu importe les origines de l'accélération, l'urgence et cette nécessité d'optimisation du temps montrent rapidement ses revers. Nicole Aubert, dans *Le culte de l'urgence*⁶⁵ met justement en lumière le lien entre sentiment d'urgence et troubles individuels. Pour elle, le *burn out*, certaines formes d'anxiétés et autres maux apparaissent en conséquence de ce sentiment intériorisé d'urgence, de soumission à la temporalité. La rupture s'opère lorsque « *le temps s'émancipe du lieu* »⁶⁶ précise Rosa. À partir du moment où l'espace se détache de la temporalité, le sentiment d'urgence guette l'individu. À ce moment, certains en perdent la maîtrise. L'empressement bouleverse radicalement les perceptions de la temporalité. Alors, pour certain, il étreint, angoisse. Richard Sennett, dans son livre *La culture du nouveau capitalisme*⁶⁷ remarque cette pression subie du temps. Une accélération en accord avec Rosa, un sentiment d'urgence pointé par Aubert. Un défi auquel doit se confronter l'individu contemporain. Il aborde aussi ce devoir d'oubli, nécessaire à la survie aujourd'hui. Vivre au présent est aujourd'hui une nécessité, au risque de s'handicaper d'un passé trop encombrant, d'un futur trop incertain. Un présentisme⁶⁸ dont parle Lachance, largement valorisé par les groupes de jeunes. Encore davantage aujourd'hui avec l'omniprésence des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

ii. *Pour une perception hypermoderne de la société*

Comme abordé dans ce chapitre, la société fluctue au cours du temps. D'abord sociétés traditionnelles, puis modernes, et postmodernes. Globalement, le monde accélère. Mais cette « postmodernité »⁶⁹ a plusieurs visages. « sur-modernité »⁷⁰, « société du risque »⁷¹, etc. Plus récemment, l'hypermodernité. Tant d'idées à emprunter pour forger sa pensée. Tel que le précise Molénat⁷², pour certains, l'hypermodernité succède à la postmodernité (dans son acception générale). Pour d'autres, elle est un regard sur la situation actuelle.

⁶⁵ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence : la société malade du temps*, Paris, Flammarion, 2003

⁶⁶ *Op. cit.* Hartmut Rosa, *Accélération : une critique sociale du temps*, p.45

⁶⁷ Richard Sennett, *La culture du nouveau capitalisme*, Paris, Albin Michel, 2006

⁶⁸ Jocelyn Lachance, *La temporalité comme matériel d'autonomie chez les jeunes. Risques, jeux et rituels juvéniles dans la société hypermoderne*, Québec, Strasbourg, 2010

⁶⁹ Jean-François Lyotard, *La condition postmoderne : rapport sur le savoir*, Paris, Éditions de Minuit, 1979

⁷⁰ Georges Balandier, « Communication et image : une lecture de la surmodernité », *De la tradition à la post-modernité. Hommage à Jean Poirier*, pp. 41-47, Paris, Presses Universitaires de France, 1996

⁷¹ *Op. cit.* Ulrich Beck, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*

⁷² Xavier Molénat, « Sommes-nous entrés dans une nouvelle modernité ? », *Sciences Humaines*, 2004, p. 19-19

Une continuité sans scission précise. À l’instar d’Edgard Morin⁷³, nous considérons les courants de pensée comme dialogiques. C’est-à-dire que la réflexion sur le monde implique un aller-retour, pas de disjonctions franches entre les courants. Cependant, pour une facilité de lecture, il convient dans un travail de sciences humaines de préciser les concepts, les courants de notre système de pensée. Ainsi, nous nous immergeons dans une société hypermoderne. Ce système de valeur se penche de très près aux usages des technologies, et à leurs conséquences sur l’individu. Cette forme de pensée se lie donc naturellement à notre objet de thèse. L’automobile n’est pas nouvelle, elle a traversé les âges. De la modernité à aujourd’hui, elle assiste la mobilité individuelle. Elle suscite tensions, aversions, mais aussi désirs et mobilisations. Ceci parce que le monde contemporain est constamment en mouvement. Le monde dès lors globalisé, la mobilité est plus que jamais une préoccupation nécessaire. Conducteur ou non, chacun s’interroge et donne son avis sur cette technologie bien ancrée dans le quotidien.

iii. *Le temps hypermoderne*

À la différence de la postmodernité, l’hypermodernité bouleverse le sens accordé au présent. Pour Lipovetsky⁷⁴, l’heure n’est plus à l’hédonisme, au « on verra bien ». L’individu ne se laisse plus porter par le temps. Il est emporté par l’urgence. Il se laisse dériver de force, dans une tempête déchaînée. Les informations et les choix affluent, et l’individu se concentre pour éviter les frustrations. Dès lors, le présent est un placement incertain. L’individu agit sans bien savoir de quoi l’avenir sera fait. Tel un achat immobilier, l’acteur hypermoderne il existe dans la spéculation et dans le risque. Les prédictions ne sont jamais une science exacte. Elles se soumettent à tout un ensemble de fluctuations qui dépassent largement la condition individuelle. Et depuis l’enfance, l’individu se socialise à cette urgence. Mais méfions-nous des pessimismes. L’incertitude a ses défauts, mais elle est parfois aussi un exhausteur d’existence. Elle excite, pareille à un pari. Plus vraiment certain des conséquences des actions, la moindre action est un coup de poker. Alors, une quête d’autonomie se profile dans l’espace social. Chacun et chacune cherche à s’extraire du sentiment d’oppression. Une stratégie consiste à retrouver la maîtrise de son temps. En effet, la perception de la temporalité est subjective. Elle ne dépend que d’un ensemble de codes individuellement signifiants.

⁷³ Edgard Morin, *Introduction à la pensée complexe*, Paris, ESF éditeur, 1990

⁷⁴ Gilles Lipovetsky, *Les temps hypermodernes*, Paris, B. Grasset, 2004

Du côté des jeunes générations, le temps s'éprouve de manière inédite. Non seulement ils ressentent l'accélération, mais ils se l'approprient. À tel point que pour Lachance, le temps devient un « matériel d'autonomie »⁷⁵. Il observe par exemple des effets de désynchronisation. Par exemple, les jeunes générations prennent de la distance avec les valeurs temporelles des parents. Ils donnent l'impression de « traîner », de s'y prendre au dernier moment. Ils finissent leur film avant d'aller manger, se détachent de leur lit à la dernière minute. Ils se décalent progressivement des horaires de la maison. De cette manière, ils prennent de la distance avec les valeurs instituées et s'autonomisent. Et se détacher des contraintes temporelles propose de nouvelles sensations. Le temps est une valeur si solide dans l'existence sociale qu'il se ressent très souvent inconsciemment. Certaines stratégies juvéniles comme la prise de psychotrope attirent cette jeunesse désireuse d'émancipation. Un exemple que l'on observe dans le film *Human Traffic*⁷⁶, qui retrace l'aventure d'une soirée d'une bande de jeunes en compagnie d'ecstasy. Le film traite de cette jeunesse enfermée dans les horaires, les petits boulots, les contraintes familiales. La fin de semaine se vit comme une libération, une porte ouverte à tous les excès, à la liberté. Mais le dimanche venu, chacun se prépare, non sans anxiété, à ces semaines qui se ressemblent. L'état de conscience modifié promet en effet une prise d'indépendance provisoire vis-à-vis des contraintes temporelles. Pour un temps, l'immersion dans une réalité altérée libère de l'horaire, de la durée, de l'urgence. Seul compte l'expérience du présent. L'hédonisme prend le pas sur l'incertitude.

iv. *Quelle place du temps dans la conduite automobile ?*

L'existence est un défi, dont l'un des principaux enjeux est le contrôle du temps. D'une part donc, l'utopie est à la maîtrise du présent, du passé et de l'avenir. D'autre part, la globalisation révèle le caprice contemporain d'être partout à chaque instant. Dans une logique de performance, l'époque impose de s'affranchir des limites physiques. Déjà, les modes de transports jadis destinés à l'élite se démocratisent. Le travelling est accessible et à la mode. L'avion est rapide et de moins en moins coûteux. Les paysages urbains se

⁷⁵ Jocelyn Lachance, « La temporalité : un matériel d'autonomie ? », *Adolescence*, 2011 pp.161-169

⁷⁶ Justin Kerrigan, *Human Traffic*, UK, 1999

transforment toujours plus dans un souci d'accessibilité. La société est hypermobile⁷⁷. De loin, visioconférences, « apéro Skype » et sextos répondent aux désirs sociaux. Non sans conséquences sur l'identité, ils existent et sont à présent nécessaires au risque de subir la solitude. Même dans des sphères les plus ordinaires du quotidien, l'à distance se démocratise. De Coninck⁷⁸ travaille lui sur les courses alimentaires à distance, comme les *drives* par exemple et sur les conséquences de telles pratiques. Pour la plus grande majorité, les grandes enseignes proposent à présent cette option qui laisse le temps de choisir, de calculer, de vérifier. Mais en ligne, l'acheteur se coupe du rapport direct avec l'autre (sauf pour récupérer sa commande) : il converse avec la machine, et l'interaction est automatisée. Autre exemple, le télétravail rend possible de rester chez soi pour s'affairer. Peu à peu, le préfixe « télé » (du grec « loin ») devient la norme. De plus en plus, les activités humaines offrent l'option « à distance ». Du téléfilm au téléconcert, du téléachat au télépaiement, le virtuel bouleverse la manière de vivre et d'interagir. L'hypermodernité justement prend en compte la confusion des distances. La permanence du sentiment d'ubiquité. Aujourd'hui, on peut être ailleurs et avec. Un progrès au corolaire parfois oppressant : même s'il est loin, l'acteur doit être joignable. Les espaces de transition, de coupure avec l'autre deviennent de plus en plus poreux. Alors travail, vie domestique, loisirs et plaisirs se diluent entre eux. Les espaces sont hybrides, le physique et numérique se complètent pour devenir une nouvelle réalité. **Alors, dans une société qui valorise la sédentarité, la distance, quelle valeur donner à la mobilité ?**

Il existe un large panel de possibilité pour se mouvoir. Nous choisissons de décliner les outils de déplacement en deux catégories. D'une part, les transports en commun, les co-mobilités. D'autre part, les mobilités individuelles. La première catégorie se caractérise par son aspect éminemment social. Ce sont tous les transports en commun. Trains, avions, ferrys, autobus, tramways et métropolitains. Le transporté n'a ici aucune influence sur la conduite — ou le pilotage — ou le déroulement du trajet. En d'autres termes, le passager n'a pas de prise sur le risque encouru de l'usage de tels transports. Ensuite, il y a les modes de locomotions personnels. La marche, le vélo, le bateau et

⁷⁷ Fred Dervin et Aleksandra Ljalikova (dir.), *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*, Paris, l'Harmattan, 2008 et Sylvain Allemand, François Ascher et Jean Levy, *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 2004

⁷⁸ Frédéric De Coninck, « L'achat en ligne, un nouveau rapport à l'espace de la consommation », *Sociologies pratiques*, 2010 pp.51-62

l'avion personnel, la moto, et la voiture. La moto et la voiture sont les plus rapides des moyens de transport personnels terrestres. Si elles le décident, toutes deux distancent rapidement le cycliste (nous n'incluons pas le piéton, puisque la technologie de déplacement ne demande aucune intervention mécanique extérieure). Ici, le conducteur est responsable de l'accident. Le statut du risque est donc radicalement différent des moyens de transports en commun. L'arrivée à destination est directement liée à la qualité de la conduite, au pilotage de la machine. Avec la voiture se dessine une nouvelle forme du risque.

5. Conclusion

L'hypermodernité est un contexte de quête de sens. L'incertitude sur l'avenir et le désir de reconnaissance exacerbe plus que jamais le désir de se forger une identité solide. Pourtant, la période et la complexité du monde angoissent. Alors, la voiture apparaît comme un pansement symbolique à la complexité du monde. Un bandage fragile, au regard des tensions qui nous entourent. Certains prennent des risques, volontairement ou non. D'autres préviennent. Bref, les comportements routiers s'adaptent aux injonctions du moment.

III. Jeunesses contemporaines

1. Introduction : quelles jeunesses ?

Différentes étapes structurent l'individuation. Parmi elle, la jeunesse. Période d'émancipation, elle est un temps nécessaire à l'intégration en société. S'y tracent les avis, convictions et représentations. Premiers amours, premiers échecs, premières sorties, premières ivresses. La période succède à l'enfance et dessine les prémices de l'identité sociale de l'adulte. Les pairs y tiennent une place primordiale. L'interaction est au centre de l'attention. Par ailleurs, il serait plus juste de parler de « jeunesses » au pluriel. En effet, il n'est pas une seule catégorie, mais bien un innombrable panel d'individualités et de groupes d'appartenances. Il existe, en sociologie et en anthropologie, de nombreuses définitions de l'adolescence et de la jeunesse. Notre objectif ici n'est pas de définir la jeunesse, l'adolescence, l'enfance et l'adulte, mais de contribuer au savoir sur cette large période vis-à-vis de notre objet. Aussi, l'extrême individualisation du lien social et

l'infinité de réseaux interindividuels perméabilisent les frontières. À notre sens, un bornage trop précis des différents statuts de l'existence est inefficace. Bien évidemment, ce sujet est libre de discussion, de contradictions même, mais il reste un choix épistémologique subjectif en accord avec nos propres opinions intellectuelles. Précision faite, les prochaines pages précisent théories et concepts utiles à ce travail de thèse. Ceci ne discrédite en aucun cas les autres pensées sur le sujet, mais elles nous desserviraient sans doute dans notre argumentaire, ce dont nous avons tout à fait conscience⁷⁹.

2. *Le statut de la jeunesse*

La jeunesse est une catégorie complexe à définir. Elle est finalement un statut subjectivement assigné. Elle dépend du contexte et de la culture. Mais à chaque fois, cette période se ponctue de moments qui redéfinissent et précisent le statut. David Le Breton⁸⁰, consacre une partie de son œuvre à comprendre cette étape de la vie. Il voyage, retourne en arrière et repère des redondances, des invariants anthropologiques. Certaines cultures bornent avec précision les différentes étapes de l'identification. Pour exemple, le film 300⁸¹ illustre le propos. Il met en scène le peuple spartiate de manière romancée. Le jeune, pour acquérir son statut d'adulte, doit affronter seul le *sauvage* pendant quelque temps. S'il revient vivant, son triomphe l'autorise de participer à la vie de la cité, en tant qu'adulte reconnu. Ici, le changement de statut est clair, tant pour les autres que pour le jeune.

Seulement, tel que le pointe Morin⁸², depuis les années 1960 la jeunesse s'autoproclame. Pour exister, elle se détache peu à peu des adultes. L'institution d'une « culture jeune », à part, bouleverse le caractère ontologique de cette période. Rock'n'roll, graffitis, nouvelles formes de sexualités, d'alcoolisations : tant de nouveaux moyens d'expression apparaissent. Ils sont un moyen de faire face au monde et surtout aux parents. Dès lors, les jeunes générations éprouvent leurs existences de manière plus individuelle. Bien sûr, le groupe conserve son caractère signifiant, mais

⁷⁹ Howard S. Becker, *Les ficelles du métier : comment conduire une recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2002

⁸⁰ Par exemple in David Le Breton, *Une brève histoire de l'adolescence*, Paris, J.-C. Béhar, 2013

⁸¹ Noam Muro, 300, USA, 2009

⁸² Tel que le théorise Edgard Morin in *L'esprit du temps*, Paris, Armand Colin, 2008

l'individualisation du lien implique une forme de personnalisation, nous dit Jeffrey⁸³, de l'expérience sociale. Néanmoins, il existe toujours des codes précis, des rites et interactions à maîtriser pour confirmer son appartenance.

Nombre de chercheurs s'accordent pour penser cette période comme une culture propre. Elle partage un ensemble de valeurs, de représentations. Pourtant, elle n'est pas autonome. Elle dépend assurément des autres générations pour exister. Seulement, certains codes, moments la définissent telle une culture à part entière. Les jeunes sont jeunes parce qu'ils sont désignés comme tels. Aussi, bien qu'invariantes, les conditions et la structure de la jeunesse varient selon les sociétés.

3. *Pour une perception de la jeunesse*

Pour cette étude, nous présupposons certaines variables. La jeunesse est une phase intermédiaire entre le statut d'enfant et d'adulte. Si sa durée et son système de valeur se distinguent d'une société à une autre, elle revient systématiquement. Quelles qu'en soient la manière et les finalités, le moment est primordial pour la définition de soi. Il est nécessaire pour une stabilisation individuelle dans l'espace social. Les jeunes mobilisés dans cette recherche se réfèrent de très près à la définition de « post-adolescence » proposée par Galland⁸⁴. Un statut limite et contemporain. En effet, dans les sociétés passées, le statut d'adulte est clair. L'adolescent rompt franchement le lien avec les parents. Aujourd'hui, nombre de jeunes ne prennent que partiellement leur indépendance. Les jeunes ont parfois un travail, une compagne, mais demeurent toujours chez leurs parents. Ou bien vivent en appartement, mais demandent toujours une aide de leurs aînés pour subvenir. Bref, il existe tant de possibilités que de situations. Tantôt adulte, tantôt ado, la reconnaissance est mise à rude épreuve. Ces formes d'autonomie fragmentée freinent l'accès au statut d'adulte. Alors, les jeunes adultes, « post-adolescents » ou plus explicitement jeunes contemporaines, évoluent dans la tourmente. Aux yeux des autres, « la jeunesse dure »⁸⁵ précise Dubet. Ils et elles testent

⁸³ Nous reprenons ici les propos de Denis Jeffrey *in* *Eloge des rituels*, (Sainte-Foy) Québec, Presses de l'Université de Laval, 2003

⁸⁴ Notamment *in* « Entrer dans la vie adulte : des étapes toujours plus tardives, mais resserrées », *Économie et Statistique*, 2000, pp. 13-36 mais aussi plus largement dans *Les jeunes*, Paris, Presses Universitaires de France, 2004 et *Sociologie de la jeunesse*, Paris, Armand Colin, 2011

⁸⁵ Interview de François Dubet à Libération https://www.liberation.fr/evenement/1995/08/22/les-tatonnements-vers-l-age-adulte-selon-francois-dubet-le-schema-etudes-emploi-mariage-a-explose_142548 consulté le 04 avril 2020

différentes facettes de l'existence, font l'expérience de la vie avant de s'engager. Alcools, drogues, sexualités, couples, travaux, collocations... Le statut de la jeunesse est incertain. Ils font face à des responsabilités et sont confrontés aux soucis d'adultes. Les impôts, les ruptures, les courses, la recherche d'emploi. Et même à leurs yeux, le statut est ambivalent. Bidart⁸⁶ interroge directement les concernés et relève la complexité de se définir comme « adulte ». Elle laisse entendre la porosité du concept, et le trouble aux yeux des jeunes générations. Accepter de grandir est rude de conséquences : c'est un aller sans retour. Le statut d'adulte est caractéristique, il semble définitif. Bien sûr, il existe certains stratagèmes pour « rester jeune ». Certains conservent leur hygiène de vie adolescente et mettent de côté la fatigue, la pression. Mais en général, la jeunesse se dépose et ne se reprend pas. Dans nos sociétés, l'insouciance, et l'expérimentation seraient incompatibles avec le statut d'adulte. Ce dernier lui, s'engage et se responsabilise. Pour Verlaine même, la jeunesse est synonyme d'abandon :

*« Tout enfant, j'allais rêvant Ko-Hinnor,
Somptuosité persane et papale,
Héliogabale et Sardanapale !*

*Mon désir créait sous des toits en or,
Parmi les parfums, au son des musiques,
Des harems sans fin, paradis physiques !*

*Aujourd'hui, plus calme et non moins ardent,
Mais sachant la vie et qu'il faut qu'on plie,
J'ai dû refréner ma belle folie,
Sans me résigner par trop cependant.*

*Soit ! le grandiose échappe à ma dent,
Mais, fi de l'aimable et fi de la lie !
Et je hais toujours la femme jolie,
La rime assonante et l'ami prudent. »⁸⁷.*

⁸⁶ Claire Bidart, « Le temps de la vie et les cheminements vers l'âge adulte », *Lien social et politique*, 2005, pp. 51-53

⁸⁷ Paul Verlaine, « Résignation », *Poèmes saturniens*, Paris, Alphonse Lemerre, 1866

Mélancolique à son habitude, le poète ne se sépare pas sa vie d'avant. Il voit en la vie d'adulte un passage à autre chose. Une existence plus sage, dans laquelle demeurent les préoccupations de sa jeunesse. Une addition de ses expériences, pour un résultat équilibré.

Sans aucun doute, « la jeunesse » est connotée. Synonyme d'insouciance, parfois jugée irresponsable, elle est aujourd'hui davantage valorisée. Elle est un statut tentant pour l'adulte insatisfait. Les programmes de télé-réalité⁸⁸, certaines formes de littérature⁸⁹ et autres arts prônent cette jeunesse éternelle. L'instabilité et l'indépendance évoquent l'idéal de liberté dans une société qui pense être opprimée. Le rêve d'une existence nomade, excitante. Une réalité illusoire, parce qu'être jeune n'est pas chose aisée. Ils découvrent les premiers problèmes, tristesses et déprimés. Les premières galères du quotidien, les conséquences de leurs actions.

4. *Jeunesse et numérique*

Aujourd'hui, la jeunesse compose avec les technologies. Dans les sociétés occidentales contemporaines, le numérique bouleverse le quotidien. Plus encore, il fait la promesse d'interactions inédites. Avec lui, apparaissent de nouvelles formes de lien social. Plus encore que d'autres générations, les jeunes évoluent avec les écrans. À notre sens, ne pas considérer le numérique sur un travail à propos de la jeunesse relève d'un contresens anthropologique. Plus encore, sans cela, l'analyse est incomplète. Notamment parce qu'il actualise la logique d'appartenance chez les jeunes.

Dans *Selfies d'ados*, Lachance, Leroux et Limare⁹⁰ précisent l'expérience du numérique chez les jeunes. À travers l'exemple de la photographie de soi, ils cheminent et précisent les caractéristiques de l'interaction jeune. Déjà, originellement, internet est un moyen de se rendre anonyme. Ces bals masqués postmodernes proposent une interaction en pleine conscience de cette anonymisation de soi. Seulement, les réseaux sociaux inversent la tendance. Sur *Facebook*, *Twitter*, *Instagram* ou autre, les jeunes s'affichent au grand jour. Ils suggèrent une image d'eux-mêmes et se confrontent au

⁸⁸ Comme le programme *Les anges de la télé-réalité* par exemple.

⁸⁹ Comme Frédéric Beigbeder, *Vacances dans le coma*, Paris, Bernard Grasset, 1994, qui immerge dans ces soirées hors du temps des clubs idéalisés parisiens.

⁹⁰ Jocelyn Lachance, Yann Leroux et Sophie Limare, *Selfies d'ados*, Sainte-Foy (Québec), Presses de l'Université de Laval, 2017

jugement des autres (pairs et inconnus), pour le meilleur et pour le pire. Dès lors, un mauvais commentaire ou un important taux de *dislikes* porte parfois atteinte au jeune. Les réseaux sociaux sont en effet une infinie zone de chalandise. Une rue commerçante dans laquelle le soi fait office de façade de boutique. Mais à la différence d'une grande avenue commerciale, ici, la réputation se joue très souvent sur une image modelée de soi. Et nul n'est à l'abri du post d'une mauvaise photo, d'un propos déplacé, d'un *feed* Instagram⁹¹ mal entretenu. La jeunesse doit être attentive à son image, davantage encore avec l'omniscience du virtuel, au risque d'une dévalorisation numérique de soi.

La jeunesse contemporaine évolue donc dans un monde numérisé. Une réalité hybride, entre les écrans et le monde physique. La minisérie française *Amour Solitaires*⁹² transcrit admirablement la gestion des espaces par les jeunes générations. Elle raconte l'histoire d'amour entre Maud et Simon, à l'ère du numérique. Les « textos », « sextos » y prennent une part importante. L'œuvre met en scène la suggestion, l'incompréhension parfois des mots de l'autre. Les textos sont sensibles et pareils à des lettres d'amour. Mais à présent, les attentions arrivent sans attente. Les flirts hypermodernes laissent une place primordiale aux mots et métaphores, à l'interprétation sur le moment. Les deux protagonistes principaux se tournent souvent vers leurs amis, physiquement cette fois, pour demander conseil et calmer l'anxiété du texto. Ce mode de communication contemporain offre en effet une interaction directe et franche, mais incomplète. Les mots manquent d'expressions, d'odeur, de corps. Toujours dans cette série, la technologie s'insère dans notre objet : la voiture. Le portable de Simon connecté au Bluetooth de l'auto oscille entre GPS et textos de sa bien-aimée. Les indications du chemin sont ponctuées de sonneries, de frappes sur le clavier et rendent les instructions inaudibles. Attention cependant. Il est important de rappeler que les technologies ne soumettent pas les jeunes. Ils arrangent plutôt les espaces à leur convenance, et restent acteurs de la situation. Ils ne se font pas dépasser et acceptent la critique. Tout au long de cette série, Maud et Simon jonglent constamment avec les interactions, un instant dans l'espace physique, la seconde d'après, le numérique, et ainsi de suite.

⁹¹ Le *feed* est la manière de tenir son image numérique sur Instagram. Pour être efficace, il doit répondre à une logique expliquée par le jeune. Par exemple, le *feed* qui suit une certaine colorimétrie (tons pastels, noir et blanc, etc.) nécessite une certaine attention au risque de devoir se justifier auprès de sa communauté de pairs ou simplement d'inconnus qui suivent son actualité sur le réseau (*followers*).

⁹² Joris Goulenok, *Amours solitaires*, 2020

Une réflexion sur les jeunes générations nécessite de prendre en compte une oscillation particulière. Parce que le numérique fait à présent partie intégrante de la réalité, surtout juvénile. Lachance parle ainsi du « bien paraître » aux yeux des amis, des petits copains et copines. La mise en scène doit valoriser le jeune sur des critères sociétaux intériorisés (beauté, valorisation de l'usage de drogues, d'alcool, sexualisation de soi, du sport, des prises de risque sur la route, etc.). Ceci participe de la construction du futur adulte, et de son intégration dans la société. Le jeune acquiert une expérience utile pour la suite. La socialisation sur les réseaux influence donc le présent, mais aussi la future vie d'adulte des jeunes générations.

5. *Un regard*

De tout temps et de toute culture, les jeunes entreprennent des démarches pour leur reconnaissance. Mais la jeunesse contemporaine bouleverse quelque peu les codes de ses entreprises. Récemment émancipée, elle personnifie ses démarches. C'est-à-dire qu'à chacune de ses actions, elle décide de la meilleure marche à suivre pour son identification. Elle est donc hétérogène et plurielle. Des rites d'affirmations⁹³ aux conduites à risque, ces stratégies individuelles suivent tout de même une logique similaire. Mais dans les mondes contemporains, chacun est libre de choisir sa manière de s'affirmer.

Ces stratégies sont le fruit de réflexions sur le monde. Si les pratiques évoluent au regard des transformations sociales, elles reprennent certains codes passés. Les conduites se dispersent, mais conservent des logiques préexistantes. Les hommes et les femmes réactualisent chaque jour de nombreux invariants. Ainsi, les conduites à risque⁹⁴, le sacrifice⁹⁵, les rites de passage⁹⁶ par exemple, rythment nos analyses. Notre regard suit donc l'influence de ces concepts et de leurs auteurs. Vis-à-vis de la route, l'analyse est similaire. Scène d'interaction à part entière, elle est donc aussi un moyen d'expression de différents invariants.

⁹³ Denis Jeffrey et Martine Roberge (dir.), *Rites et identité*, Sainte-Foy (Québec), Presses de l'Université de Laval, 2017

⁹⁴ David Le Breton, *Conduites à risque, des jeux de mort au jeu de vivre*, Paris, Presses Universitaires de France, 2002

⁹⁵ Comme par exemple in René Girard, *La violence et le sacré*, Paris, Hachette, 1983

⁹⁶ Dans la lignée de Arnold Van Gennep, *Les rites de passage : étude systématique des rites*, Paris, A. et J. Picard, 1991

Aussi, la réflexivité ambiante sur le risque valorise la prévention. Comme expliqué précédemment, la sécurité est une préoccupation contemporaine. Cependant, la jeunesse est une période d'expérimentations parfois périlleuses. Des prises de risques souvent incomprises et pointées du doigt par une partie de la population. La jeunesse est en effet soumise aux jugements de valeur de ceux qui prônent la stabilité, le monde adulte. En découle un phénomène de stigmatisation « l'adophobie »⁹⁷ pour l'adolescence, largement extensible à la jeunesse dans son ensemble. Une sorte de « jeunophobie » investit des aînés, les institutions et certains politiques. Stigmatisation de laquelle il convient absolument de s'éloigner en sciences humaines. Mais il existe également ces phénomènes d'adophilie, adofolie, culte de la jeunesse. Bref, une ambivalence avec d'un côté des discours émerveillés sur les jeunes et d'autres très critiques à leur égard.

6. Conclusion

Très jeunes déjà, les enfants « observent leurs parents (par extension le reste du monde), leurs manières d'être, ce qui peut les pousser à céder ou, au contraire, à tenir bon. Ils repèrent les sujets qui les gênent, ceux sur lesquels ils sont à l'aise. Ils analysent, tirent des conclusions et tout cela éduque leur pensée. »⁹⁸ dit le pédopsychiatre Patrick Ben Soussan. Tout à fait conscients du monde qui les entoure, ils s'adaptent et modifient leurs conduites au besoin. « L'adolescence », jusqu'alors précisément bornée évolue. Avant, précise Galland, l'émancipation économique, et le départ du foyer familial ouvrait la porte du monde adulte (Galland, 2000⁹⁹). À présent, ces différents types de prise d'autonomie sont beaucoup moins évidents. Parfois, le jeune quitte ses parents, mais conserve un lien financier. Au contraire, certains s'autosuffisent financièrement tandis qu'ils vivent chez les parents. La scission est moins claire. Après un coup dur, et ceci est dû évidemment au chômage de masse, le jeune revient parfois chez les parents après s'être émancipé. Bref, le statut d'adulte est opaque, tandis que celui d'ado dure davantage. En 2018 une étude australienne¹⁰⁰ redéfinit l'âge limite de l'adolescent. Auparavant bornée à 18 ans, elle se termine maintenant à 24 ans. Même si elle peut être remise en question,

⁹⁷ Jocelyn Lachance, *Adophobie : le piège des images*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2016

⁹⁸ Patrick Ben Soussan, « Accepter d'être des parents (im)parfaits, propos recueillis par Isabelle Gravillon », Erès, *L'école des parents*, 2018, pp. 8-11

⁹⁹ *Op. cit.* Olivier Galland, *Sociologie de la jeunesse*

¹⁰⁰ Susan M. Sawyer, Peter S. Azzopardi, Dakshitha Wickremarathne, George C. Patton, "The age of adolescence", *The Lancet Child & Adolescent Health*, 2018 pp. 223-228

notamment parce que centrée sur une variable quantitative (âge), cette étude met en lumière la porosité du concept d'adolescence, de jeunesse, de passage à l'âge adulte. Malgré la difficulté de définir cette période, cette halte reste une période passionnante. Un moment de découverte, d'émancipation, de décisions, un moment où les interactions, notamment avec les pairs, sont au centre de l'attention.

IV. Problématisation

1. Introduction : intérêt d'une anthropologie de la conduite automobile

L'automobile est un objet passionnant. À certains égards un double soi. Mais toujours, pour le conducteur, elle est toujours une partie de son identité : « *La voiture est belle parce qu'on peut y projeter et y retrouver sa propre histoire. Elle est le lieu où l'on dépose ses souvenirs et plus encore le moyen de les évoquer. Sa valeur tient ainsi à la puissance d'évocation, à sa capacité à réanimer le passé. Elle est belle parce qu'elle parle du passé, d'un passé personnel, minuscule.* »¹⁰¹. Pour les conducteurs, elle est un choix. Un choix financier déjà, mais aussi identitaire. Un reflet de l'histoire individuelle. Un axe de recherche de tout intérêt en sociologie donc, puisque le choix du mode de déplacement définit un peu plus les caractéristiques individuelles.

2. La route, un non-lieu

Les sciences humaines racontent beaucoup des individus et de leur manière d'interagir, mais assez peu des lieux où s'expriment les interactions. Pourtant, l'architecture physique du monde influe sur les humeurs, les déplacements, le sens des choses. L'hiver-printemps 2020 est particulier en ce sens. La Covid-19 confine chacun chez lui. Et nombreuses sont les plaintes sur l'injonction de rester chez soi. Nombre de nos confrères expriment une difficulté à écrire, à penser dans un environnement imposé. Le lieu est un espace de sens, indéfectible du soi. Il est un espace d'expression des éléments, il protège ou met en danger, inspire ou angoisse. De tout temps, l'individu s'attache à son environnement. Mais depuis peu, quelque chose a changé. La postmodernité, le

¹⁰¹ Véronique Nahoum-Grappe et Odile Vincent (*dir.*), *Le goût des belles choses*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, 2004, p.42

numérique, l'aisance du transport atomise l'appartenance au lieu. Des espaces jusqu'alors transitoires, tolérés, mais peu investis, font l'objet d'une nouvelle quête de sens. Marc Augé précise : « *L'hypothèse ici défendue est que la surmodernité est productrice de non-lieux, c'est-à-dire d'espaces qui ne sont pas eux-mêmes des lieux anthropologiques et qui, contrairement à la modernité baudelairienne, n'intègrent pas les lieux anciens : ceux-ci, répertoriés, classés, et promus « lieux de mémoire », y occupent une place circonscrite et spécifique. [...] Un monde ainsi promis à l'individualité solitaire, au passage, au provisoire et à l'éphémère, propose à l'anthropologue comme aux autres un objet nouveau dont il convient de mesurer les dimensions inédites avant de se demander de quel regard il est justiciable* »¹⁰². Augé définit ces non-lieux comme des « *réalités complémentaires* ». Tout du moins, ils sont caractéristiques d'une forme de performativité¹⁰³ : ils sont prescriptifs. La route, non-lieu selon Augé, somme le conducteur de suivre des lignes, des panneaux, de respecter la vitesse, etc. Ils sont des lieux d'errance, des lieux d'anonymisation. Des espaces à franchir, entre le départ et la destination. Pour autant, ils sont empreints de signification. Simplement, la postmodernité bouleverse la perception des distances, des géographies, des aspérités du monde. Le mouvement est une injonction pour exister dans un monde globalisé. Ces « non-lieux » ne sont donc pas des endroits morts, mais des espaces où l'individu existe par le mouvement. L'être anonyme prend le pas sur l'histoire individuelle. Des traversées où l'on revêt un masque. En voiture par exemple, la localité n'a plus d'importance : le conducteur n'est plus au travail, au parc ou au sport, mais en voiture. Il est quelque part entre deux points certes. La localisation est imprécise. Traverser seul un village en voiture offre la possibilité de s'égarer dans son identité. De proposer à l'autre une facette éphémère de soi. Accélérer d'un coup, ou ralentir et saluer les locaux, au volant, les jeux de représentation ne disparaissent pas, bien au contraire. La route est un lieu en mouvement, mais aussi un lieu d'existence. La route appartient à celui qui la traverse. Parce que rouler, c'est s'approprier le bitume, être chez soi ailleurs. Les conducteurs de passage empruntent l'espace et en deviennent ses indigènes éphémères.

¹⁰² Marc Augé, *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la sur-modernité*, Paris, Seuil, 1992 p.100-101

¹⁰³ John Langshaw Austin, *Quand dire c'est faire*, Paris, Seuil, 1970

3. *Un objet ordinaire*

« En quête de sens, ces jeunes générations développeront de nouvelles formes de consommation en préférant l'usage à la possession. L'autopartage, le co-voiturage, le développement des secondes vies des objets, la location, les achats groupés sont autant de nouvelles formes de consommation qui se développeront à l'aide d'internet dans une conjoncture économique qui s'assombrit. »

Les jeunes aujourd'hui, quelle société pour demain ?
Credoc ¹⁰⁴

Dans le monde du neuf, des *iPhone* et télévisions, des vêtements peu chers du bout du monde et du mobilier à la chaîne, l'automobile s'entretient. Au lieu de jeter et racheter, la voiture fait partie de ces objets qui subliment l'occasion. Elle a très souvent plusieurs vies, plusieurs propriétaires, partenaires. Il transite, et existe par son histoire, plurielle et sinieuse. À cause de son coût, la machine investit les petites annonces, ou se transmet aux connaissances. Comme l'écrivent Gabel, Debary et Becker¹⁰⁵ l'objet d'occasion raconte beaucoup de l'existence de son propriétaire. Mais aussi des périodes passées, des trajets d'antan. Il réactive les mémoires, offre une lecture de l'autre, de celui que l'on croise généralement qu'une seule fois. Et l'ancien propriétaire reste ancré dans l'histoire de l'objet. Un problème ou vice rappelle cette main serrée lors de la vente, parfois avec agacement. L'intérêt de l'occasion oblige une attention au détail. Sous couvert de négociation, l'acquéreur s'informe et se spécialise. Il observe attentivement l'auto et l'entretien passé, mais joue toujours avec le risque de se faire avoir. L'auto fait partie de ces objets à user. Elle apporte un peu d'assise dans un monde incertain et pressé. Elle revient dans les discussions ou dans le quotidien, pour aller au travail ou ailleurs.

Pour nombre d'utilisateurs, elle est de ces invariants de tous les jours, une solide assise identitaire. Dès le passage du permis, les instructeurs instiguent certaines habitudes. Réglage des sièges, des rétroviseurs du volant. Un rituel nécessaire pour prévenir du risque et s'approprier la voiture. Cependant, il existe d'autres routines, propres à chaque conducteur. De petites manies très individuelles, seulement attribuées à ces moments. Un

¹⁰⁴ Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie, *Les jeunes d'aujourd'hui, quelle société pour demain ?*, Paris : CRÉDOC, 2012, p.102

¹⁰⁵ Philippe Gabel, Octave Debary, Howard S. Becker, *Vide-greniers*, Grâne, Créaphis Editions, 2011

jeune rencontré au cours de cette enquête nous confie ceci. Le moteur à peine en route, il profite de la chauffe de celui-ci pour se rouler une cigarette. Le rituel initie le trajet. Il chasse le reste et s'immerge dans cette expérience particulière qu'est la route.

Plus largement, les objets du quotidien sont de ces fascinations inconscientes pour nombre d'entre nous. À ce titre, les artistes s'en emparent. Les mots de Francis Ponge¹⁰⁶, Maupassant¹⁰⁷, Baudelaire¹⁰⁸, Éluard et Man Ray¹⁰⁹, Hugo¹¹⁰, les peintures d'Hopper¹¹¹, par exemple, témoignent entre autres du sublime du détail des objets et scènes ordinaires. L'anthropologue aussi s'interroge sur ces choses du quotidien. Ces éléments évocateurs connus de tous. Ces espaces de sens tautologiques dit Depaule¹¹². Pour évoquer nos intérêts, certains jargons sont spécifiques, tandis que d'autres se destinent à tous. Parler d'une auto évoque par exemple davantage que de polices d'écriture par exemple. Parce que l'automobile concerne tout le monde, alors que les calligraphies numériques concernent les écrivains, étudiants et créatifs. Autrement dit, il y a des objets plus largement « enseignés » que d'autres. Et l'automobile en fait partie. Pourtant, si ordinaire puisse-t-elle être, elle a tout du grandiose. Symbole de voyage, Barthes¹¹³ rappelle ses origines mythologiques. Déjà, la voiture autorise le nomadisme au sédentaire. Aujourd'hui, même les plus grands casaniers se déplacent. Alors, même sans le vouloir et par le biais de l'auto, chaque conducteur part, puis revient. Pour aller chercher une baguette ou traverser la France, la sortie réserve toujours son lot d'aventure. En réfère le texte de Delerm « l'autoroute la nuit »¹¹⁴. Où la route est un espace psychédélique. Une sorte de passivité active. À l'intérieur, le fauteuil, le sapin odorant au rétroviseur, l'ambiance est familière. Dehors, mille panneaux, lignes, feux, couleurs, collines et plaines, conducteurs, conductrices, animaux, nuages offrent un spectacle toujours différent. Une route incertaine, mais lisible. Aujourd'hui même, la route est une expérience culturelle. En général, elle est la première expérience du voyage. Nous-mêmes nous plaisons à regarder par la fenêtre de l'autocar lors de l'arrivée dans un nouveau pays. Parce qu'au Canada, en Angleterre, au Japon, en France, les routes, les attitudes, les

¹⁰⁶ Francis Ponge, *Le parti pris des choses*, Paris, Gallimard, 2011

¹⁰⁷ Guy de Maupassant, *La parure*, Paris, Duculot, 1992

¹⁰⁸ Charles Baudelaire, *Petits poèmes en prose : le spleen de Paris*, Paris, Garnier frères, 1962

¹⁰⁹ Paul Éluard et Man Ray, *Les mains libres*, Paris, Gallimard, 2013

¹¹⁰ Victor Hugo, « Fenêtres ouvertes » in *L'art d'être grand-père*, Paris, Alphonse Lemerre, 1881

¹¹¹ Notamment le très célèbre et magnifique Edward Hopper, *Nighthawks*, 1942

¹¹² Jean-Charles Depaule, *L'impossibilité du vide*, Marseille, Parenthèse, 2016

¹¹³ Roland Barthes, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1970

¹¹⁴ In Philippe Delerm, *La première gorgée de bière et autres plaisirs minuscules*, Paris, Gallimard, 1997

paysages sont toujours différents. Aux États-Unis, « *chaque Américain ou presque est assoiffé du besoin de se déplacer* »¹¹⁵ écrit Steinbeck dans ses récits de voyage. Les routes font même partie du patrimoine, avec la très célèbre route 66, les V8 démesurés, et les folklores autochtones et cow-boys comme le photographie Bernard Plossu au siècle dernier¹¹⁶. Moins célèbres en France, les routes en métropole s'apprécient au moins tout autant. Ces autoroutes, routes de campagne, nationales sont bien différentes des lignes anthracites et rectilignes, mais tout aussi particulières. Creusées de leur histoire, les imperfections effacent le local, et proposent de l'*alea* au voyageur. Les spécialités s'affichent sur les panneaux, et les noms de villages, enfermés de leurs liseré rouge et blanc, constituent une bonne partie du patrimoine routier français. Bref, chaque route a sa signature. La voiture elle, évoque à chacun souvenir ou débat. Elle émeut autant qu'elle afflige. Un objet si ordinaire, personne n'y est insensible. Pour ces incidences sur le climat par exemple, elle révolte, au point d'aller manifester. A *contrario* pour certains, elle suggère aussi la liberté, l'autonomie, le voyage, l'aventure. L'automobile est donc un objet pluriel et ambivalent ; un terrain fertile en sciences humaines.

4. Pour une étude des « mobilités quotidiennes »

Qu'est-ce que la mobilité ? Le terme laisse à penser. À première vue, le concept renvoie à de multiples dimensions. Spatiale, déjà, et puis sociale. Une dichotomie historique. En effet, en sociologie, cet objet est « *largement laissé de côté au profit de travaux portant sur les migrations, les mobilités résidentielles ou la mobilité sociale.* »¹¹⁷. Vincent-Geslin et Authier font un état de l'art des questions et informent précisément sur la question. Déjà, les sciences sociales ont souvent cette tendance à scinder les frontières des disciplines, au risque de passer à côté de phénomènes primordiaux. Et pour les questions de mobilité individuelle, de déplacement physique, historiquement, la géographie s'empare de la réflexion.

Pour comprendre ces tendances, il faut revenir à la définition de la mobilité. Les auteurs la distinguent des déplacements quotidiens. La mobilité, **verticale** suivant la

¹¹⁵ John Steinbeck, *Voyage avec Charley*, Paris, Phébus, 1995, p.10

¹¹⁶ Bernard Plossu et David Le Breton, *De Buffalo Bill à Automo Bill*, Mulhouse, Médiapop, 2012

¹¹⁷ Stéphanie Vincent-Geslin, et Jean-Yves Authier, « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. » *Cahiers de recherche sociologique*, 2015, pp. 79–97, p.80

tradition sociologique française, revoit originalement aux bouleversements sociaux. Elle implique un changement de statut. Les migrations par exemple, sont un objet de recherche passionnant en sociologie de la mobilité puisque ces bouleversements remodelent activement l'identité des migrants. Le déplacement lui, **horizontal**, attire moins d'intérêt en sociologie, il serait peu significatif. Du moins, visiblement pas assez pour y porter davantage d'intérêt. Raison pour laquelle « *la thèse de J.H. Mueller, doctorant de Park, qui porte sur le développement de l'automobile, ne rencontrera pas le succès* »¹¹⁸.

Ces acceptions sont obsolètes. Et dès les années 1970, l'objet « mobilité quotidienne » dans sa plus large acception fait un retour dans la sphère sociologique. Les travaux de Bonnet, Desjeux¹¹⁹, Kauffman¹²⁰ par exemple¹²¹ témoignent de ce nouvel engouement. L'Angleterre particulièrement, stimule la réflexion notamment par le biais du travail de J. Urry¹²², conscient de la transformation de la définition des « frontières ». En effet, le cosmopolitisme, l'aisance au déplacement, transforme de plus en plus l'état nation en un monde nation. La globalisation propose à chacun de découvrir les recoins du monde. Avec plus de facilité qu'au siècle passé, certains partent à l'aventure découvrir de nouvelles cultures.

Il est donc nécessaire de réintroduire le déplacement dans les questions de mobilité, et vice-versa. Avec l'infinité des appartenances, des influences identitaires, chacun accorde *sa signification* aux choses. Et le déplacement au même titre que la mobilité stimule toujours les perceptions, l'identification. L'étude du rapport à l'auto est donc d'autant plus pertinente dans un contexte scientifique qui admet un regain d'intérêt pour les recherches sur la mobilité.

¹¹⁸ *Ibid.* p.81

¹¹⁹ Michel Bonnet et Dominique Desjeux (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, 2000

¹²⁰ Vincent Kaufmann, Sylvie Landriève, Stéphanie Vincent-Geslin, *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2030. Choices and rights for 2030*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2011

¹²¹ Nous choisissons ici des auteurs en accord au regard nos lectures, mais bien sûr, il en existe d'autres

¹²² *Op. cit.* John Urry, *Mobilities*

5. *Problématique*

i. *Question de départ*

Alors l'automobile, un objet si ordinaire dans un contexte si complexe. Elle interroge les sensations et l'identité. Un outil surprenant nous le verrons. Encore davantage dans cette période particulière de quête de soi, de reconnaissance qu'est la jeunesse. Les préoccupations actuelles entretiennent le débat. L'écologie, le risque, l'individualisation du lien social participent de la réflexion sur cet objet dont il n'existe pas encore d'alternative parfaite. Alors, certains tentent d'adoucir la mobilité. Par exemple :

« L'offre de transport urbain a été modifiée par une prise en compte récente de la marche et du vélo comme moyens de transport à part entière. Cette nouvelle importance accordée à ces moyens de transport est visible dans des plans directeurs de la mobilité douce et a déjà considérablement marqué l'espace public. Les aménagements destinés au trafic piéton et à sa sécurité ainsi que les bandes et pistes cyclables se sont, en effet, multipliés ces dernières années. À cela s'ajoutent les efforts considérables en matière de stationnement pour les deux-roues. Il faut dire que la demande n'a cessé de croître durant cette période. Accompagnés d'efforts de promotion et de campagnes de sensibilisation par les autorités, ces changements ont inscrit durablement la mobilité douce comme composante importante de la mobilité urbaine. En 2010, selon le microrecensement, la marche et le vélo représentaient ainsi 52 % des déplacements des habitants de la ville de Genève. À Lausanne, cette part s'établissait à 43 % et à Berne à 50 % (OFS, 2012). »¹²³

Certes, le paysage urbain de certaines grandes villes se transforme. Il accueille de plus en plus de nouvelles formes de mobilités. Mais seulement les villes avec une puissance économique convaincante restent capables de telles mises en place. En effet, reconsidérer la route et les trottoirs demande un effort en ingénierie considérable et les fonds suffisant. Alors certes, Paris, Strasbourg, Marseille, Bordeaux et autres métropoles, transforment tous les jours davantage les modalités de mobilités. Mais les campagnes et les plus petites villes peinent à se mettre à jour. Elles semblent mises à l'écart des discours écologiques.

¹²³ Sébastien Munafò, Vincent Kaufmann, Derek Christie *et al.*, « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2015, pp. 753-782, p.762

Pourtant, elles aussi proposent des alternatives. À Pau par exemple, en quelques années, les politiques publiques mettent en place de nombreuses pistes cyclables aux abords des grandes arcades. Mais le rythme est lent. Et l'offre reste peu satisfaisante pour le citoyen. Encore plus pour les campagnes. Dans l'espace rural, le débat semble anachronique, et l'heure est toujours au tout voiture. Les départementales et les routes de villages exigües ne laissent que peu de place à d'autres types de mobilités. L'architecture des petits villages ne laisse la place qu'à ce mode de transport. Ces disparités sont déjà cause de la pérennité de l'auto. L'entièreté du territoire n'est pas près de s'en passer. Elle reste le seul moyen fiable et universel pour se déplacer en France. Alors, une recherche sur cet objet est plus que jamais pertinente.

ii. Sociologie du corps

Aujourd'hui, les nouvelles technologies de l'information et de la communication réduisent du recours à la mobilité. Cependant, les mobilités individuelles restent nécessaires. Plus encore, elles sont inhérentes au quotidien. Le déplacement fait partie de la condition humaine. Bouger c'est aussi exister. C'est offrir son corps au monde. Parce que la condition humaine est d'abord corporelle¹²⁴. Et l'individu existe grâce à ses gestes, ses mimiques¹²⁵. Il est de ces techniques socialisées¹²⁶ des manières de marcher, de dormir. Et de conduire aussi. Plus encore, dans certains cas, l'automobile est une projection de soi sur la route. « *Si je compare la conduite automobile avec l'automobile, le foot c'est un sport collectif, tu cours, c'est toi le moteur, c'est ton cœur, alors que la voiture, c'est un moteur à explosion, ça a quatre roues, ça va bien plus vite. L'adrénaline elle monte plus on va dire.* » confie Jeremy, (23 ans, Strasbourg, étudiant). Elle est une prothèse palliative de nos limites corporelles, un outil — en tant qu'extension utile du corps — au sens de Leroi-Gourhan¹²⁷. Une enveloppe supplémentaire de soi. L'individu change provisoirement d'identité pour devenir conducteur. « *L'homme qui se glisse dans le baquet de sa monoplace change de peau. Certains diront qu'il devient un fauve* »¹²⁸ précise Lambert des coureurs automobiles.

¹²⁴ David Le Breton, *Anthropologie du corps et modernité*, Paris, Presses Universitaires de France, 2000

¹²⁵ David Le Breton, *Rire : une anthropologie du rieur*, Paris, Editions Métailié, 2018

¹²⁶ Marcel Mauss, « Les Technique du corps », *Journal de psychologie*, 1936

¹²⁷ André Leroi-Gourhan, *Les chasseurs de la préhistoire*, Paris, Éditions Métailié, 1983

¹²⁸ Philippe Lambert, *Pilotes de Formule 1 : l'épreuve des hommes*, Paris, Calman-Levy, 1993, p.58

Évidemment, l'extension n'est pas uniquement pratique. Elle fait sens : « *C'est la puissance, ça fait ressortir un truc et ça sort à travers la puissance de la voiture* » (Bastien, 22 ans, Lescar, étudiant). La machine exhausse l'existence. Le conducteur ressent presque directement la route. « *Je gérais juste le volant, l'accélération, pour faire vraiment sentir la route.* » (Alex, 23 ans, Pau, photographe). Le ressenti est particulier. Il y a toujours cet intermédiaire, l'objet automobile, entre le conducteur et le bitume, mais les discours témoignent parfois d'un ressenti immédiat. L'individu s'incorpore la machine. Le temps du trajet, les deux entités se confondent. Interroger l'automobilisme et les ressentis, c'est donc aussi questionner le dualisme automobile/automobiliste.

En revanche, malgré cette sorte de dédoublement, les jeunes conducteurs se rappellent, notamment en cas d'accident, du risque de la route. « *Ton corps ne va pas encaisser la vitesse, le choc, le risque de plein de choses. C'est plus les risques liés au fait que tu sois démuni à l'intérieur. Tu as beau être dans ta carcasse, tout ce qu'il se passe ton corps ne va pas absorber tout ce qu'il se passe.* » (Brice, 25 ans, Paris, SEA consultant). Déléguer le mouvement à la machine trouble le ressenti. Pourtant, les contraintes physiques du monde impliquent cette conscience de certaines lois, telles que le sentiment d'inertie, mis à mal par l'automobile. L'habitacle isole. Il inhérite des contraintes de l'extérieur et la puissance de la machine contre le frottement de l'air, et petits accrochages. Mais elle ne protège pas du choc à vitesse élevée. L'ambivalence du sentiment d'incorporation en auto permet de donner une explication supplémentaire de l'interprétation du risque en auto : on ne se confronte plus seulement au monde. À mesure différente suivant les interprétations individuelles, **on devient automobile**¹²⁹. On retrouve souvent, dans les discours ordinaires, ce bouleversement identitaire du conducteur. « Je suis garé au parking des Halles », « je me suis pris un platane », « je n'avance pas ». Une appropriation linguistique particulière et propre à l'objet automobile. Parce que le conducteur parle à la première personne du singulier. Bref, à de nombreux égards, la voiture est un double de soi. Plus largement, elle interroge sur la question du transfert de ses caractéristiques physiques dans une autre entité. Ainsi, l'anthropologie du corps fera office de filigrane dans ce travail.

¹²⁹ Tel que le précise Jean-Pierre Orfeuill, *Je suis l'automobile*, La Tour-d'Aigles, Éditions de l'Aube, 1994

iii. *Se mouvoir*

Malgré l'évolution des NTIC, il existe des inaccessibles à distance. Un tennisman a besoin de son terrain, un chimiste de ses instruments, un motard de la route. L'organisation des choses et des individus est telle, que le déplacement est une obligation pour exister. La crise sanitaire de 2020 révèle encore plus cette nécessité. Certains subissent l'injonction d'immobilité, il faut sortir. Cette crise n'a jamais autant révélé le symbole du déplacement. Pour se construire socialement, et s'épanouir individuellement. Le déplacement corporel est une nécessité. Pour se rendre à destination, il existe aujourd'hui de nombreux moyens. Ils diffèrent cependant selon l'origine géographique et sociale. « *Pour certains tels V. Kaufmann ou J. Levy, la mobilité est bien un capital dont l'inégale répartition crée des différenciations sociales distinctes de celles produites par le capital social, économique, culturel ou symbolique ; pour d'autres, les pratiques différenciées en matière de mobilité ne sont que l'expression des inégalités de dotations dans les formes classiques de capital* »¹³⁰.

Urbain et rural sont inégaux sur ce point-là. Enfant des campagnes, nous nous remémorons les épopées du mercredi après-midi pour aller retrouver les amis en ville. Et malgré les efforts des communautés des communes, les campagnes sont encore bien pauvres en offre de transports. Deux bus par jour, parfois moins, ne satisfont pas vraiment la spontanéité de l'existence. Sorti des villes, le désir se prévoit. Il faut regarder les horaires, parfois difficiles d'accès, et s'adapter aux transports. Les faibles offres de retour ne laissent pas de place à l'imprévu. Les transports en campagne soumettent l'individu au temps. Avec précision, il doit être à l'arrêt pour rentrer chez lui. En ville, la question est différente. L'enjeu est davantage de l'ordre de la reconnaissance. Avoir le permis, et encore plus, une auto, propose une valorisation de soi dans diverses situations. Pourtant, les transports en commun sont extrêmement performants. Et s'ils ne suffisent pas, les taxis, les Uber, la marche ou le vélo prennent le relais. Alors, l'auto est un luxe, un moyen supplémentaire de se déplacer. Le jeune conducteur urbain est celui qui choisit la musique lors de déplacements à la campagne, celui que l'on appelle pour un déménagement, celui qui transporte plus loin que le terminus. Pour autant, ne confondons pas mobilité et automobilité. Elle est une option de plus dans le déplacement, et non sa condition

¹³⁰ *Op. cit.* Stéphanie Vincent-Geslin, et Jean-Yves Authier, « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. » *Cahiers de recherche sociologique*, p.95

d'existence : « Comme le fait remarquer le sociologue Bruno Marzloff, les automobiles sont immobiles 95 % du temps. Même si elle a accaparé l'imaginaire de la mobilité, l'automobile ne peut pas prétendre incarner la mobilité : en effet, plus les automobiles sont nombreuses sur un territoire, moins il est aisé de s'y déplacer. »¹³¹.

iv. Questionnement

À force d'enquête, nous remarquerons la relative pauvreté des travaux sur le sujet ici abordé. Pourtant omniprésente sur la scène sociale, la sociologie s'intéresse finalement très peu à l'objet automobile. Tel que le résumant Carrabine et Longhurst :

“Few technologies developed in the twentieth century exercise a greater sway over the popular imagination, whilst simultaneously threatening the viability of global existence in the twenty-first century, than the triumph of the car over cultural sensibilities. Yet until recently this significance has been little registered in sociology. Of course, we are aware that one of the more predictable ways of introducing an argument is to begin in dismay and alarm over the poverty of research in the particular area. Nevertheless, there is some truth in the claim that sociology has barely noticed the car, which is somewhat surprising given its impact on social life. This would include such issues as: the resource depletion, climatic change and environmental degradation involved in the manufacture and use of cars; the global political economy of their production and distribution; and the intense local problems, anxieties and pleasures sustained by car consumption. Which is to say nothing about the cultural significance of the car, for it can be no coincidence that the United States is home to both the ‘freedom’ of the ‘road movie’ and the ‘conservatism’ of the suburb. These are just two of the ways in which the car speaks to and comments on an audience, which finds various testimonies in the advertisements that litter the Sunday supplements of ‘quality’ newspapers.”¹³²

Bien sûr, certains travaux pointent la symbolique de l'objet. Notamment le célèbre recueil de Barthes¹³³ sur les mythologies. Une référence immanquable sur la très célèbre

¹³¹ *Op. cit.* Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie, *Les jeunes d'aujourd'hui, quelle société pour demain ?* p.100

¹³² Eamonn Carrabine and Brian Longhurst, “Consuming the car: Anticipation, use and meaning in contemporary youth culture”, *The Sociological Review*, 2002, pp. 181-196, p.181

¹³³ *Op. cit.* Roland Barthes, *Mythologies*

DS, « déesse » de Citroën. Le Breton¹³⁴, ou encore Lachance¹³⁵ par exemple, l'intègrent aussi parfois à leurs analyses pour préciser les significations individuelles. Yoan et Demoli, Marchal, Assilly, Jeolas, Urry, font eux, partie de ces sociologues qui consacrent tout un ouvrage à l'automobile. Spécifiquement, il existe aussi quelques articles épars, passionnants, mais peu exhaustifs, en raison du format de diffusion. Et très peu associent spécifiquement l'automobile à la jeunesse. Nous proposons donc ici un regard original sur l'objet automobile.

Aux yeux des jeunes justement, il existe aussi une tendance à dévaloriser l'objet. Selon certains, l'automobile perd peu à peu de son attrait¹³⁶. Selon nous, ces résultats sont à modérer. Ils découlent d'une illusion, une généralité difficile à confirmer. Ils découlent parfois de constats globaux, comme le contexte du « tout à distance ». Mais la réalité est bien plus ambivalente. Bien sûr, les significations accordées à la voiture changent avec le temps, la culture. Mais elle ne disparaît pas bien au contraire. Le débat reste ouvert et pertinent. L'on repère par exemple cet idéal d'une quête d'alternative à l'automobile¹³⁷. Des débats écologiques, économiques et des politiques locales. En effet, les hommes et les femmes contemporains, plus que jamais, sont conscients des risques automobiles, qu'ils soient individuels et collectifs. Cette réflexivité rend fertile et passionnant le débat autour de l'objet.

Notre constat de départ est le suivant. Globalement, l'objet suscite toujours l'intérêt. En France, les kiosques proposent des revues spécialisées, la télévision des émissions et internet de très populaires chaînes *YouTube* autour de la voiture. Une sorte de pérennisation de ce « rapport affectif » avec l'automobile dont parle Marchal¹³⁸. Et les chiffres confirment cette affection. En 2014, l'INSEE recense 84,1 % des ménages en possession d'une automobile. Et si les jeunes sont un peu en dessous, ils ne se désintéressent pas de l'objet (77,9 %). En connaissance de cause, nous proposons la

¹³⁴ David Le Breton, *En souffrance : adolescence et entrée dans la vie*, Paris, Éditions Métailié, 2007

¹³⁵ Jocelyn Lachance, *L'adolescence hypermoderne : le nouveau rapport au temps des jeunes*, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2011

¹³⁶ Interview de Bruno Mazloff par Eric Nunès, « La nouvelle génération est prête à se désincarcérer de la société de l'automobile », *Le Monde*, 2019

¹³⁷ Stéphanie Vincent, *Les " altermobilités " : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, Paris, 2008

¹³⁸ Hervé Marchal, *Un sociologue au volant : le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris, L'Harmattan, 2014

question de départ suivante : *dans la société occidentale contemporaine, comment les jeunes se saisissent-ils de l'automobile, et quelles en sont les conséquences ?*

Aussi, l'étude approfondie du rapport à l'automobile impose un détour presque obligatoire. Celui de l'analyse des perceptions, de l'ambiance, de la vitesse, donc de l'espace et du temps. Aussi, se pose la question de la « mobilité quotidienne ». En effet, plus les techniques de transport s'améliorent, plus la distance est accessible.

Plus largement, cette thèse vise à décrypter le langage d'expression au volant. Précisément dans cette période particulière qu'est la jeunesse. Ce travail prend en compte la place de l'interaction au volant, le goût de la conduite, et la socialisation du conducteur.

v. *Pour une montée en généralité*

La globalisation est l'époque de « l'être-à-distance », ou encore de « l'omnilocation »¹³⁹ comme l'écrit Virilio. Malgré l'intérêt toujours aussi vif pour l'automobilité, les innovations postmodernes laissent penser à de plus en plus de sédentarité. Tel qu'évoqué plus tôt, il y a *Skype* pour converser, le télétravail pour subvenir, la livraison pour les courses et les vidéos pour s'occuper. Certains d'ailleurs, n'existent que de chez soi. Pourtant, le déplacement individuel et direct reste au centre des préoccupations. Il y a toujours plus d'automobiles, de vols, d'innovation pour se mouvoir (trottinettes électriques, *hoverboards*, gyroroues, skateboards électriques, etc.). Assurément, la nécessité de se déplacer est un invariant anthropologique. Bien que soient mises en place des alternatives au déplacement quotidien (télétravail, sport en ligne par exemple), les mobilités individuelles quotidiennes restent une préoccupation contemporaine.

Objet de notre étude, « la vitesse » se pense au pluriel. Globalement, au niveau macrosociologique elle se divise en deux grands types. D'abord, l'accélération. Elle est un phénomène social global observable partout. Puis, l'urgence, le ressenti direct de l'acteur. La réaction à la situation. Pour cela, la communauté scientifique parle plutôt de « sentiment d'urgence ».

¹³⁹ Paul Virilio, *Vitesse*, Paris, Le Paumier, 2011, p.37

Plus individuellement, chacun investit ses mobilités en fonction de ses attentes. En cela, il existe mille manières d'appréhender la vitesse. Certains dépassent exceptionnellement la vitesse autorisée pour dépasser ou par inattention. D'autres, au péril de leur vie et de celle des autres, s'affichent à plus de 200 km/h sur l'autoroute. Mais tous, à un moment ou à un autre, conduisent au-delà des limites imposées.

À notre sens, l'intérêt d'une telle recherche est une montée en généralité. L'objet traverse les âges, de la modernité jusqu'à aujourd'hui. Pour combien de temps ? Seul l'avenir en témoignera, mais l'auto est un invariant anthropologique. Elle est un espace d'expression de soi, tant dans l'intimité que dans la présentation à l'autre. Mais elle n'échappe pas au risque, et à de nombreuses reprises, elle montre ses revers : « *le coût humain et social de la voiture est terrifiant, il est l'exemple, tragique et banal, de ce que le progrès technique n'est en rien un progrès moral* »¹⁴⁰. L'objectif est donc, par le prisme du rapport à l'automobile, de modestement contribuer au savoir sur les jeunesses contemporaines. En effet, l'objet soulève des questions fondamentales : la mobilité, le temps, l'espace, l'interaction, la mort, l'érotisation. Des questions complexes et abstraites, qui fascinent les sciences sociales depuis bien longtemps.

6. Conclusion

Aujourd'hui, le risque est présent à chaque instant. Tel que le remarque Beck dans sa *Société du risque*¹⁴¹ l'acteur contemporain réfléchit sur le risque. Conscient du pire qui le guette au quotidien, il lui faut donc recourir à des stratégies d'omission, de manière à s'éloigner de ce sentiment « d'insécurité permanente », ou, pour mobiliser un vocabulaire psychologique, de la paranoïa. Cependant, le péril demeure, partout, à chaque instant. Il n'est pas seulement lié à l'action, puisque même immobile, dans l'attente, une crise cardiaque foudroyante, un acte terroriste, une balle perdue, etc. frappent même les moins exposés au danger. L'histoire des hommes, des femmes et des sciences confirme que le progrès n'est plus sans conséquence. La puissance de la technique montre ses revers, puisque le nucléaire notamment, tient le monde en joug et menace de destruction à chaque instant. Tout est élargi, agrandi, éloigné. Plus le temps passe, moins l'individu n'a de prise

¹⁴⁰ David Le Breton, « 4x4 » in Jérôme Garcin, *Nouvelles mythologies*, Paris, Seuil, 2007, p.102

¹⁴¹ *Op. cit.* Ulrich Beck, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*

sur ce qui l'entoure. Sur la route aussi, aucune certitude. Dans le cas d'un accident fortuit, lors d'un départ en vacances en famille ou sur le trajet du travail, le conducteur et ses passagers se confrontent aux revers du hasard, pourtant sans désir d'aventure. Pour d'autres, le risque est directement invoqué. Griserie de l'ivresse ou au détour de conduites de vitesses excessives, tant d'exemples illustrent la provocation de la mort par des conducteurs en construction identitaire. Cette confrontation volontaire au risque peut s'expliquer par un mal de vivre, par défi aux yeux des copains, par indifférence du Code de la route. Pourtant, dès l'inscription aux épreuves du permis de conduire, l'automobiliste est sensibilisé aux dangers du volant. La vitesse sur les routes participe donc de ces conduites à risque qui questionnent les instances de sécurité publique et la communauté scientifique. Ici se dessine tout l'intérêt de cette recherche pour les autorités publiques.

V. Conclusion générale

Plus largement, l'humanité se lève depuis toujours devant les techniques de déplacement. Les innovations pour la mobilité stimulent cet idéal de l'aller vite. Du vélo pour aller chercher le pain, à la fusée pour conquérir l'espace, l'objectif est le même : dépasser les contraintes du corps pour gagner du temps et conserver son énergie. Entre les deux, l'automobile déchaîne les passions et les aversions depuis son invention. À la télévision, dans les chansons, les livres, les jeux, les artistes y font très souvent référence. Aujourd'hui, la voiture est un objet ordinaire, concret. Il n'existe pas dans le lointain, mais dans le proche. D'un point de vue anthropologique, l'objet de recherche est donc de tout intérêt. Il traite non seulement de la mobilité, mais aussi de l'ambivalence de la solitude, du désir d'autonomisation et d'indépendance, du temps, de l'espace. Du contexte, de l'urbain, du rural, des paysages sociaux. La voiture en dit long sur l'individu et son histoire. Le mouvement, lui, est éminemment significatif. Bouger, c'est changer¹⁴² précisent Allemand, Ascher et Levy. Au départ de l'exploration, de l'aventure, du voyage, il y a toujours cette phase de mobilité. Un travail sur l'automobile soulève donc des questions beaucoup plus profondes que le simple objet. Cette thèse s'inscrit davantage dans socio-anthropologie du quotidien, qui nous passionne et nous anime. Ces petites choses fabriquent le monde, participent de la saveur de l'existence.

¹⁴² *Op. cit.* Sylvain Allemand, François Ascher et Jean Levy, *Les sens du mouvement*

Chapitre 2. Méthodologie

« Tout ce que l'on peut démontrer, on peut aussi le contester. Seul est incontestable ce qui est indémontrable. »

Georges Simmel
Journal Posthume¹⁴³

I. Introduction

Les sciences humaines sont paradoxales. Elles sont subjectives. À la frontière de l'art nous dit souvent notre directeur de thèse. L'anthropologue, sociologue, géographe, historien, etc. interprète et manie la matière et la langue en fonction de ses propres représentations. Toute objectivité est une utopie. Cela étant, *« la formation des enquêteurs a pour but de les rendre conscients de leurs propres représentations, afin de les neutraliser »*¹⁴⁴ précise Grawitz. À ce titre, tel que le précise Max Weber, si l'on ne peut se détacher de nos propres représentations, la bonne conscience du biais prévient de la réflexivité du chercheur : *« Je suis un membre de la classe bourgeoise, me comprends comme tel, et ai été élevé selon ses points de vue et ses idéaux. » On le voit, il ne s'agit pas de nier ce à quoi l'on croit, mais de le présenter comme tel et alors par là même d'être en mesure, tant que faire se peut, de pratiquer « le devoir élémentaire du contrôle scientifique de soi-même ».*¹⁴⁵ Nous-mêmes conducteur, jeune¹⁴⁶, nous nous défendons par ce propos de notre pleine conscience de notre statut et de son influence sur le terrain.

II. Observations du monde

Le réel dans son entièreté n'est pas observable. Il tire sa complexité de son ambivalence et son dynamisme. En effet, tout n'est pas noir, ou blanc, ni gris. Les mondes

¹⁴³ Georges Simmel, *Journal posthume*, Belval, Les Editions Circé, 2013, p11

¹⁴⁴ Madeleine Grawitz, *Méthode en sciences sociales*, Paris, Éditions Dalloz, Paris 2010, p.94

¹⁴⁵ Patrick Watier, *Une introduction à la sociologie compréhensive*, Belval, Les Éditions Circé, 2002, p.604

¹⁴⁶ Appartement au départ de ce travail à la tranche d'âge de notre étude.

sociaux s'entremêlent et s'influencent, se fréquentent et se refusent. Ils sont en mouvement, inconstants et versatiles. Toutefois, ils prennent appui sur un pilier solide qui, à défaut d'être universel, est pourtant partagé : la culture. Le chercheur se concentre sur une ou plusieurs dimensions choisies et repérées, en fonction de la culture. À ce titre, l'explication des phénomènes sociaux ne se détache ainsi jamais de considérations culturelles dans lesquelles ils opèrent.

III. Sociologie compréhensive et jeunesse¹⁴⁷

Il existe mille manières de considérer le social. Nous choisissons arbitrairement, en fonction de nos affinités intellectuelles, de nous immerger dans une sociologie compréhensive. Un regard qui teinte le social d'une couleur particulière. Souvent opposée à la sociologie explicative, Durkheimienne¹⁴⁸, la sociologie compréhensive propose de considérer l'acteur comme réflexif, et individuellement motivé. Méthodologiquement, elle est aussi principalement qualitative. Cette sociologie, notamment instiguée par Weber et Simmel, est un héritage dont se saisissent de nombreux chercheurs. L'École de Chicago notamment, accouche de cette pensée et propose une analyse précise sur des phénomènes locaux. La ville de Chicago, alors véritable laboratoire social, devient le terrain d'observation pour ces chercheurs curieux des questions de délinquance, de conflits raciaux et de violence. Très rapidement, au cours du XXe siècle, l'objet « jeunesse » émerge et devient une population dont on se soucie. En effet, cette période bouleversante de « *modernisation des mœurs* »¹⁴⁹ est propice à l'émancipation. Le jeune, jusqu'alors empreint de référents familiaux se détache du « *carcan familial* »¹⁵⁰ et s'identifie à une culture qui lui est dorénavant propre. Ce monde social qu'est la jeunesse est perméable. Autrement dit, il n'est pas, à nos yeux, indépendant des autres mondes sociaux, et ce, au même titre que chaque système de valeur qui nous entoure. Ce n'est donc pas une « structure », telle que définie par Jean Piaget : « *Une structure est un système de transformations, qui comporte des lois en tant que système (par opposition aux propriétés des éléments) et qui se conserve ou s'enrichit par le jeu même de ses transformations,*

¹⁴⁷ Toujours, il convient d'être conscient de l'infinie pluralité des jeunesse.

¹⁴⁸ Cf. Émile Durkheim, *Les règles de la méthode sociologique*, « Revue philosophique », Presses Universitaires de France, 1894

¹⁴⁹ Denis Jeffrey, Jocelyn Lachance, David Le Breton et *al.*, *Penser l'adolescence*, Presses Universitaires de France, Paris, 2016, p. 219

¹⁵⁰ *Ibid.*

sans que celles-ci aboutissent en dehors de ses frontières ou fassent appel à des éléments extérieurs »¹⁵¹. La jeunesse n'est pas une structure parce que malgré l'ensemble de représentations qui la composent, elle s'inspire de l'image qu'elle renvoie pour exister. Elle s'affirme également en fonction des autres générations. Pour cette raison, l'on parle souvent de « contreculture jeune ». Cette affirmation est par ailleurs erronée, puisque le chercheur, si peu objectif soit-il, se rend rapidement compte de la connotation négative du « contre ». En effet, il n'existe pas de « contreculture âgée » — ou du moins, elle n'est pas théorisée. Ceci sous-tend une désignation rebelle, révoltée de la jeunesse. Autrement dit, à l'instar de Becker, la jeunesse existe parce qu'on la caractérise comme telle¹⁵². Parfois éclatante, amusante, d'autres fois problématique, certains y apposent un jugement légitimé par l'expérience. Le plus âgé a vécu, il se donne le droit de donner son avis sur telle ou telle situation. En tant que chercheur, il convient être conscient de la connotation négative de la jeunesse. D'une part pour prendre connaissance de l'avis et des jugements des autres générations sur celle-ci, mais aussi pour comprendre avec précision les significations des jeunes, eux-mêmes conscients de l'image qu'ils véhiculent. Mais en réalité, dit Anselm Strauss, « *les différences et les ressemblances entre ceux qui sont approximativement du même âge, beaucoup ou un peu plus vieux, presque aussi vieux, ou sensiblement plus jeunes ne sont définies objectivement qu'à l'intérieur des catégories sociales, et sont, en conséquence, évolutives* »¹⁵³. À la manière de nos aînés, ce travail vise à relever des sortes de répétitions. Une façon de travailler les registres de signification en interrogeant non seulement le temps présent, mais aussi le passé et l'ailleurs. Une observation des groupes, des communautés, des cultures, des mondes sociaux. Une révélation de notre sensibilité sur ces manières de préciser son identité. Rites de passage, risques, ordales, sacrifices, mort, érotisation, et bien d'autres. Approcher la jeunesse, « *sans prétention d'exhaustivité* » tel que l'analyse Lachance¹⁵⁴. Pourtant, cette balade intellectuelle ne fait pas l'impasse sur la précision du mot et de la pensée. Pour cette raison, la méthode qualitative est une manière efficace de réfléchir à conduite automobile chez les jeunes. Elle ne prétend pas à une vérité applicable au plus grand nombre, mais

¹⁵¹ Jean Piaget, *Le structuralisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1968, p.6-7

¹⁵² En effet, celui qui désigne et explique les caractéristiques de « la jeunesse », dans son acception la plus large et imprécise possible, agit en tant qu'entrepreneur de morale *in op. cit.* Howard S. Becker, *Outsiders : étude de la sociologie de la déviance*

¹⁵³ Anselm Strauss, *Miroirs et masques*, Paris, Éditions Métailié, 1992, p.146

¹⁵⁴ Jocelyn Lachance, *Socio-anthropologie de l'adolescence : lecture de David Le Breton*, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2012, quatrième de couverture

promet néanmoins une analyse fine des tendances sociales, des avis et singularités individuelles.

IV. Interaction et signification

Pour cette recherche, nous choisissons le courant d'appartenance interactionniste symbolique. Au regard de nos différentes lectures et tel que le précise Yerpez¹⁵⁵, l'interaction tient une place centrale dans l'explication des problèmes routiers. Inspiration Blumerienne¹⁵⁶, il est un mode de réflexion vis-à-vis des phénomènes sociaux.

« Symbolic interaction is a sociological tradition that traces its lineage to the Pragmatists – John Dewey and Georges Herbert Mead, particularly – and to the sociologists of the “Chicago School” – Robert E. Park, Herbert Blumer, Everett C. Huges, and their students and successors. We can summarize its chief ideas, perhaps oversimply, this way: Any human event can be understood as the result of the people involved (keeping in mind that that might be a very large number) continually adjusting what they do in the light of what others do, so that each individual's line of actions "fits" into what others do. That can only happen if human beings typically act in a nonautomatic fashion, and instead construct a line of action by taking account of the meaning of what others do in response to their earlier actions. Humans being can only act in this way if they can incorporate what will probably happen, in the process creating a "self" in the Median sense. (This emphasis on the way people construct the meaning of others' acts is where the "symbol" in "symbolic interaction" comes from.) If everyone can and does that, complex joint acts can occur. (adapted from Becker 1988: 18 ; see also Blumer 1969: 10.) »¹⁵⁷.

De cette définition proposée par Becker, on comprend chez les interactionnistes, l'importance de la réflexivité et de l'interprétation de l'acteur sur ce qui l'entoure. La signification est sur le moment, au centre de l'attention. Dans l'instant parce qu'elles fluctuent au même titre que le flux de l'existence. Ainsi, comme le précise Anselm Strauss, un phénomène pourtant déjà vécu, tend constamment à se redéfinir dans les

¹⁵⁵ Joël Yerpez, *Le risque routier dans la ville : essai sur une commune provençale*, Paris, Economica, 1998

¹⁵⁶ Herbert Blumer, "Social psychology", in Emerson Peter Schmidt (dir.), *Man and Society: A Substantive Introduction to the Social Science*, Prentice-Hall, New York, 1937, p. 158

¹⁵⁷ Howard S. Becker and Michal M. McCall, *Symbolic interaction and Cultural Studies*, Chicago, The University of Chicago Press, 1990, p. 3-4

représentations de l'acteur : « lorsqu'on a « éprouvé », on est en mesure d'évaluer différemment. Les valeurs ne sont pas éternelles. Les attentes ne sont pas toujours comblées. Les circonstances changent, nous aussi. [...] Même en l'absence de nouvelles expériences on peut découvrir quelque chose d'original sur un objet [...]. »¹⁵⁸. La perception du monde par l'acteur est en perpétuelle redéfinition. La rencontre crée du sens. Cependant, cela ne signale pas la toute-puissance de l'individu, arraché de son contexte. Non, le résultat est beaucoup plus ambigu. Il n'est ni entièrement spectateur de son cadre, ni définitivement autonome. Là est justement tout l'équilibre de l'acteur, dans sa définition la plus claire. Il intègre l'environnement et se l'approprie de manière individuelle. Toute proportion gardée donc, l'interactionnisme observe et comprend le monde en fonction d'aller-retour symboliques interindividuels. Le symbole justement, « matière première »¹⁵⁹ de l'interaction dit Le Breton, transperce l'acteur dès sa mise au monde, et régit par entente mutuelle un certain ordre social. Le Breton poursuit en précisant : « Même si toute signification est affaire d'un contexte précis, chaque individu acquiert dans l'enfance la faculté de passer du général au particulier pour attribuer une signification à un fait. Il puise les motifs de ses actes à l'intérieur de son groupe de référence, celui auquel il est affectivement attaché et qui nourrit son regard sur le réel. »¹⁶⁰. Mais l'acteur, s'il a toujours un fond de significations, ne les expose pas systématiquement au grand jour. En effet pour résumer très succinctement les propos de Goffman¹⁶¹ à ce sujet, il se camoufle parfois face aux autres, et se présente sous un ou plusieurs personnages, qu'il choisit et façonne consciemment ou inconsciemment tout au long de la vie.

L'objectif de cette enquête est de rendre compte de l'ambivalence des phénomènes sociaux vis-à-vis de la conduite automobile chez les jeunes. Nous nous refusons, en principe, à la mathématisation des comportements¹⁶². Les interactionnistes se donnent pour objectif de prendre en compte de l'ambivalence du monde.

¹⁵⁸ *Op cit.* Anselm Strauss, *Miroirs et masques*, p.26

¹⁵⁹ David Le Breton, *L'interactionnisme symbolique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2004, p.50

¹⁶⁰ *Ibid.* p.49

¹⁶¹ Erving Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne 1. La présentation de soi*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1973

¹⁶² Posture critique adoptée à l'origine par Blumer.

« Au lieu de traiter les faits sociaux comme des choses, l'interactionnisme renverse la perspective, elle en fait des activités sociales toujours en chantier »,¹⁶³ dit Le Breton. La scène sociale est un laboratoire, chaque sortie dans un café, balade ou interaction stimule la réflexion. Cependant, l'interactionnisme s'attache à respecter la parole de l'acteur et ne pas prendre la parole à sa place. Un mode de pensée qui accepte l'interprétation, la perception, la subjectivité pour comprendre les ressentis, les valeurs, les significations. C'est pourquoi « La démarche des interactionnistes est inductive. Plutôt que de déduire l'analyse d'une série d'hypothèses préétablies, elle va au-devant des acteurs pour les interroger et essayer de les comprendre »¹⁶⁴. Concernant la formulation, le chercheur prête grande attention à la forme. S'il a conscience du biais, il le formule pour transcrire la réalité de la manière la plus fidèle possible : « Cette méthode exige que chaque cas recueilli dans l'enquête confirme l'hypothèse. Si le chercheur rencontre un cas qui ne la confirme pas, il doit reformuler l'hypothèse pour qu'elle concorde avec le cas qui a infirmé l'idée initiale. »¹⁶⁵.

En conclusion de ce propos, nous tenons à apporter une précision. Les interactionnistes utilisent assez peu la méthode quantitative. Effectivement, l'approche qualitative ouvre la discussion, laisse l'acteur s'exprimer, digresser. Le questionnaire quantitatif lui, s'oriente davantage sur le chiffre. En définitive, la décision dépend de chacun, de sa psychologie personnelle, de sa formation, de ses lectures. Il est important de ne pas se borner, voire d'hybrider les méthodes. Quoi qu'il en soit, toutes sont légitimes du moment qu'elles sont rigoureusement expliquées à l'assemblée ou au lecteur.

V. Dans la lignée ethnométhodologique

Coulon dans un chapitre d'ouvrage très complet sur les concepts fondateurs de l'ethnométhodologie, précise :

« L'ethnométhodologie s'est donnée, avec Garfinkel, un vocabulaire particulier. Il n'est pas toujours nouveau, puisque tantôt il emprunte certains de ses termes ailleurs — l'indexicalité, à la linguistique ; la réflexivité, à la

¹⁶³ *Op. cit.* David Le Breton, *L'interactionnisme symbolique*, p. 171

¹⁶⁴ *Ibid.* p178

¹⁶⁵ *Op. cit.* Howard S. Becker, *Outsiders : études de la sociologie de la déviance*, p. 67

*phénoménologie ; la notion de membre, à Parsons — tantôt il reprend des termes du langage courant, mais en modifie le sens — c'est le cas par exemple des notions de pratique ou d'accountability. Mais ce qui frappe avant tout dans l'ethnométhodologie, c'est la complémentarité et la solidarité de ses concepts. »*¹⁶⁶

En effet en 1967, Garfinkel dans *Studies in ethnomethodology*¹⁶⁷ particulièrement, précise les caractéristiques d'une méthode efficace et rigoureuse. D'une ethnométhodologie légitime et validée par la communauté scientifique.

Si la rigueur est gage de qualité dans une enquête sociologique, dans l'expertise, il n'existe pas de hiérarchie. Tout chercheur dispose d'une légitimité pour aborder un sujet et en donner son avis. Durkheim, malgré son immense popularité, est lui-même critiqué pour ses définitions parfois incomplètes et aussi pour sa méthodologie sur laquelle il manque de « contrôle »¹⁶⁸.

On le comprend, l'ethnométhodologue est proche de son sujet d'étude, il se confond même parfois avec celui-ci. À ce propos, nous même conducteurs, jeune (au début de l'enquête), tel que le souligne Zegnani¹⁶⁹, abordons la recherche en *insider*. À la manière de Becker avec les Jazzman¹⁷⁰, ou encore Nels Anderson et les *hobos*¹⁷¹. Ceci nous aura valu une multitude d'observations, très souvent informelles, de discussions et de virées en auto avec les jeunes. En effet, le sujet intéresse, passionne souvent, répugne parfois. Aborder le sujet de cette thèse au cours de soirées, de cafés, de repas, bref, de moment de discussion, attise souvent l'intérêt. Certains répondent « moi, je serais un bon cas d'étude pour la vitesse ! », d'autres « ne me parle pas de la voiture, je déteste ça ». De cette observation préliminaire, on en déduit que l'objet « automobile » est un phénomène social prenant, passionnant, que l'on n'évite pas lorsqu'il s'agit de donner son avis.

¹⁶⁶ Alain Coulon, *L'ethnométhodologie*. Paris, Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2014, p.24

¹⁶⁷ Harold Garfinkel, *Studies in ethnomethodology*, Cambridge, Polity Press, 1984

¹⁶⁸ *Op. cit.* David Le Breton, *L'interactionnisme symbolique* p.166

¹⁶⁹ Sami Zegnani, « Peut-on être *insider* ? Les difficultés ethnographiques sous l'angle du facteur personnel » in Christine Guillonnet et Sophie Rétif, *Exploiter les difficultés méthodologiques : une ressource pour l'analyse en sciences sociales*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, pp. 67-82

¹⁷⁰ *Op. cit.* Howard S. Becker, *Outsiders : études de la sociologie de la déviance*

¹⁷¹ Nels Anderson, *Le Hobo, sociologie du sans-abris*, Chicago, The University of Chicago Press, 1923

VI. Corpus

Pour cette enquête, il ne s'agit pas de se concentrer sur une partie de la jeunesse, mais bien d'explorer les représentations des jeunes que nous croisons tous les jours. En effet, chacun a son avis sur la conduite automobile, et le nombre conséquent d'entretiens propose un large panel de réponses sur le sujet. Les uniques conditions fussent qu'ils soient conducteurs, jeunes.

Il ne faut pas confondre «jeune conducteur», et jeune, conducteur. Le «jeune conducteur» hérite de son statut par la législation. Pendant une durée déterminée — un an pour ceux qui font la conduite accompagnée, trois ans pour les autres — les jeunes conducteurs arborent la vignette rouge et blanche les distinguant des autres acteurs de la route. Nos interrogés peuvent faire partie de cette catégorie, mais notre public est plus large. Ce sont les jeunes qui conduisent qui attirent notre curiosité. Notre regard se porte principalement sur les conducteurs majeurs. Nous mettons donc de côté la conduite accompagnée, même si les jeunes y font référence.

Pour des raisons de clarté, et étant donné l'ambivalence de la définition de la «jeunesse», notre échantillon est défini de 18 à 25 ans. Nous travaillons en effet sur les jeunes qui conduisent depuis peu de temps, et selon le site du gouvernement, les dernières statistiques mettent en évidence une grande majorité de jeunes passant le permis avant 25 ans (81,1 % en 2016).

VII.Méthode et terrain

« Une bonne méthodologie assure que « là où il y avait du Ça il y aura du Moi » (Freud) »

Georges Devereux
De l'angoisse à la méthode dans les sciences du
comportement¹⁷²

¹⁷² Georges Devereux, *De l'angoisse à la méthode dans les sciences du comportement*, Paris, Flammarion, 1980, p.147

1. *L'entretien semi-directif*

Le recueil du matériau socio-anthropologique est l'assise de l'analyse d'un phénomène. Le chercheur ne peut se permettre l'économie de la réflexion sur la manière dont il récolte sa matière. À ce titre, nous choisissons l'entretien semi-directif pour une partie de notre étude. Ce choix n'est pas arbitraire. Il découle d'une réflexion sur le discours que nous souhaitons récolter, ainsi que de nos affinités méthodologiques, forgées tout au long de notre cheminement universitaire et intellectuel. En effet, les méthodes qualitatives proposent de s'entretenir directement avec des acteurs partageant les caractéristiques de notre échantillon pour saisir précisément leurs représentations. Ici, l'objectif n'est pas la représentativité exhaustive, mais plutôt une proposition d'un chemin de pensée quant aux réflexions des acteurs sur leurs pratiques. Les comportements humains justement, sont difficilement objectivables et très rarement applicables à l'ensemble de la population. Mais la rigueur méthodologique et l'empirisme légitiment le caractère scientifique des sciences sociales. Les entretiens semi-directifs donc, en tant qu'expérimentation des théories sociales, proposent une lecture des choses du monde. Comme le précise Georges Devereux¹⁷³, le chercheur s'implique dans l'écriture, subjectivant l'interprétation en fonction de ses influences et représentations. Il agit sur sa recherche déjà lors de la passation de l'entretien, d'autre part dans la phase d'analyse. Pourtant, ces biais sont acceptables en sciences sociales, du moment où l'auteur en est conscient. Réflexion faite, et tel que le précisent Blanchet et Gotman¹⁷⁴, les entretiens semi-directifs proposent de déterminer le « pourquoi ? » du comportement. L'interviewé offre sa traduction du social. Il livre son avis sur le monde dans lequel il évolue depuis sa naissance. En effet, le discours s'agence autour de croyances et valeurs sociales appropriées par l'individu. **Dans ces moments, le chercheur interroge ainsi le sens que les acteurs accordent à leurs pratiques.**

Bien qu'un travail de thèse nécessite de s'informer et de maîtriser la méthode, nous ne nous enfermons pas dans un extrême méthodologisme. Si le chercheur légitime sa scientificité par une application stricte de la méthode, il ne reste qu'il façonne son propos singulièrement, à la manière d'un artisan dit Kauffman :

¹⁷³ *Ibid.* notamment dans son chapitre « Les implications psychologiques de l'interaction entre l'observateur et son sujet » pp. 67-82

¹⁷⁴ Alain Blanchet et Anne Gotman, *L'enquête et ses méthodes, l'entretien*, Paris, Armand Colin, 2010

« L'artisan intellectuel est celui qui sait maîtriser et personnaliser les instruments que sont la méthode et la théorie, dans un projet concret de recherche. Il réalise une œuvre (et ceci n'est pas réservé à quelques grands auteurs), qui tranche par son relief sur le flux uniforme des plates données et autres informations. L'information n'est pas le savoir ; l'accumulation peut même tuer le savoir. L'artisan intellectuel résiste au laminage du savoir par les données. Il est tout à la fois : homme de terrain, méthodologue, théoricien, et refuse de se laisser dominer ni par le terrain, ni par la méthode, ni même par la théorie quand elle est dogmatique. Car se laisser ainsi dominer « c'est être empêché de travailler, c'est-à-dire de découvrir un nouveau rouage dans la machine du monde ». »¹⁷⁵

2. Grille d'entretien

Cette recherche se voulant inductive, la grille d'entretien laisse la place à l'exemple, au vécu, à la spontanéité de la discussion. Précisons qu'elle s'inscrit au préalable dans un rapport réalisé par une équipe composée de trois chercheurs et nous-mêmes pour la fondation Vinci Autoroute, sur les pratiques générales de la conduite automobile juvénile. L'objectif de cette recherche visait à comprendre les significations quant à la conduite automobile juvénile dans son ensemble, pour ensuite affiner les hypothèses en fonction des discours. Le protocole d'enquête se décline en 21 axes :

- 1- La transmission
- 2- Les conditions de l'apprentissage
- 3- L'obtention du permis de conduire
- 4- Le rapport à la voiture
- 5- La sociabilité avec sa voiture
- 6- Les mobilités partagées
- 7- Le rapport à la transgression
- 8- La vitesse
- 9- Le goût pour les courses automobiles
- 10- La dimension de protection

¹⁷⁵ Jean-Claude Kauffman, *L'enquête et ses méthodes, l'entretien compréhensif*, Paris, Armand Colin, 2011, pp.14-15

- 11- Le rapport aux substances
- 12- Les usages des technologies de l'information et de la communication
- 13- Les usages courants de la voiture
- 14- La relation autoroute-route
- 15- Le sentiment de vulnérabilité au volant
- 16- La hiérarchie des risques au volant
- 17- Les accidents
- 18- L'évaluation de leur conduite
- 19- Les autres
- 20- L'évaluation des campagnes de prévention
- 21- Les préconisations

De cette manière, les enquêtés livrent leurs avis, et digressent parfois sur des points qui les touchent au volant. Au total, sont à disposition 120 entretiens, dont la moitié passés par nous-même. Pour les entretiens nous concernant, la durée de l'échange varie de 45 minutes à 1 heures 45.

3. Observations informelles : l'expérience de la vie au cœur de l'enquête

Si l'analyse promet le recueil d'expérience par le biais de l'entretien semi-directif, ce travail de recherche s'agrément de observations informelles, participantes ou non, d'écoute et de notes, collectées de manière aléatoire, au gré de l'expérience sensible de la vie. Cette précision n'est pas anodine. L'observation, Fer de Lens du terrain anthropologique, a souvent bouleversé nos avis lors de cette recherche. Opérante, elle propose une analyse au moins tout aussi précise que l'entretien, puisque vivre une expérience, c'est en ressentir les nuances. L'observateur, s'il n'a pas la précision du discours, est cependant au fait de la manière dont l'acteur s'offre au monde. Autrement dit, elle précise la réflexion, et d'une certaine façon, met en contexte. C'est pour cela qu'observation et interview approfondie sont complémentaires. À ce propos, Copans, nous confirme l'importance de l'observation :

« La seule présence physique de l'ethnologue, au cœur de l'expérience et de l'action (sociale !), confirme d'emblée l'importance de l'observation, le rôle à la fois technique et analytique (discriminant) du regard humain, mais aussi

tout simplement du porteur de ce regard. Il permet à l'ethnologue non seulement de savoir où il se trouve, de reconnaître ses interlocuteurs et de se repérer dans l'espace des objets matériels et des lieux, mais il assigne aussi une spatialité au « bruit » et à la « fureur » des paroles et des échanges verbaux. L'identification ethnologique provient d'abord, au sens commun du terme, d'une différence visuelle des couleurs, des formes, des démarches et des sons (sans parler des odeurs). »¹⁷⁶

L'observateur du monde physique doit avoir conscience de son influence sur le terrain. Il n'est jamais transparent. Nous vient en tête notre toute première enquête, sur la personnalisation des rites funéraires. Nous assistions alors à des cérémonies religieuses de fin de vie, en compagnie des familles et des entreprises de pompes funèbres. Et souvent, nous sentions le regard pesant des proches du défunt. Ils se demandaient probablement pourquoi nous étions assis au fond de la salle armés d'un carnet et d'un stylo. De fait, nous participions de cette ambiance assez inédite d'un terrain compliqué. En effet, cette méthode immerge le chercheur au cœur de l'action, sans contexte d'entretien, sans préparation de l'acteur. Une forme d'immersion au cœur de l'agir. Cette méthode, légitime, consiste en la tenue de carnets. Il est indispensable que la tenue de ces carnets soit la plus précise possible, elle peut y inclure des schémas, des dessins, des mouvements, des déplacements. Mais aussi des marques sur ce que l'on ne peut dire, même au lecteur de l'enquête. Des ressentis personnels qui ne seront pas retranscrits dans l'étude, mais qui servent de rappel sur le regard porté sur l'objet au moment de l'étude. À notre sens, c'est au détour de situations communes que l'observation est la plus fertile. Une discussion passionnée, une rencontre inopinée, bref l'immersion dans l'expérience de la vie. Bien évidemment, les prises de notes sont subjectives, mais elles promettent du détail, de la précision sur le regard singulier du chercheur.

Il y a donc cette observation du monde physique, mais pas uniquement. Aujourd'hui, la société s'exprime également en ligne. Les forums, réseaux sociaux, vidéos et commentaires en apprennent également énormément sur le monde. Sauf qu'ici, l'observateur peut devenir invisible. Il flâne sur la toile sans se faire remarquer, et prétend ainsi à une observation simple, mais non participante. Le monde virtuel ouvre ainsi un nouveau répertoire de recherche, pour la plus grande curiosité des chercheurs.

¹⁷⁶ Jean Copans, *L'enquête ethnologique de terrain*, Paris, Armand Colin, 2013, p.75

Toujours, le chercheur est partie prenante dans le processus de recherche et de transcription des données. L'observation participante inclue directement l'enquêteur. Si cette méthode est parfois critiquée, elle fait parfois surgir des concepts originaux. Pour exemples célèbres, la belle enquête de Bourgois¹⁷⁷ sur les usagers de stupéfiants, ou encore de Goffman¹⁷⁸ sur les malades d'institutions psychiatriques.

VIII. Conclusion

Dès nos premières années de formation, nous nous questionnions sur l'implication du chercheur en sciences humaines. Quel degré de subjectivité admettre ? À quelle objectivité renoncer ? Sans doute est-ce en rapport avec notre très vif intérêt, depuis très jeune, pour les enquêtes policières. En effet, les négociateurs et auteurs sur le sujet se justifient très souvent de leur distance avec les confrontés. En interaction avec des accusés de crimes abominables, ils sont souvent emmenés à expliquer leur manière de ressentir la relation. À ce propos : l'ancien négociateur GIGN Bernard Thellier fait part dans une émission internet¹⁷⁹ à son sujet, de sa réflexion sur sa distance avec l'enquêté. Pour lui, s'il est parfois empathique, il se défend de toute sympathie. Il comprend, mais ne juge pas. André Malraux avance : « *juger c'est de toute évidence ne pas comprendre* »¹⁸⁰. Ici, il n'est pas question d'empathie, de psychologie, mais simplement de prise de distance avec les particularités de la personne, de sociologie. Nous évitons tant que possible, au cours de cette enquête, de réduire la personne à une seule de ses caractéristiques. Si le jeune est conducteur, il est aussi sportif, bavard ou au contraire taiseux, mélomane et cinéophile, cycliste et pompier...

L'étude des mondes sociaux, si elle est en grande partie une réflexion sur les discours, débute dès le choix de la méthode. Bien que la collecte de la matière réponde à des exigences de cohérence, le rapport qu'entretient le chercheur avec son terrain est ambigu. Chacun est plus ou moins sensible à l'objet et la singularité du vécu subjectivise le rapport

¹⁷⁷ Philippe Bourgois, « Une nuit dans une « shooting gallery », enquête sur le commerce de la drogue à East Harlem », *Actes de la recherche en Sciences Sociales*, 1992

¹⁷⁸ Erving Goffman, *Asiles sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, Paris, Éditions de Minuit, 1984

¹⁷⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=NuYd0X7gkJw>

¹⁸⁰ André Malraux, *Les Conquérants*, Paris, Librairie générale française, 1992

l'individu observé. Si le chercheur est tributaire de l'acteur, il est à l'écoute de ses représentations pour éviter, tant que possible, le jugement de valeur. Pour résumer :

« L'enquêteur est dépendant des personnes qu'il cherche à interroger. De plus, certains facteurs personnels — son identité, par exemple — peuvent influencer la réalisation d'une étude. En fonction des situations d'enquête, le statut d'un enquêteur aura des effets sur le recueil des informations en termes, par exemple, de complicité ou de concurrence entre l'enquêteur et les personnes interrogées, ou de proximité ou de distance au sujet. Ainsi, la proximité culturelle d'un enquêteur avec des personnes à interroger pourra servir de facilitateur pour pénétrer dans une communauté, mais pourra également constituer un filtre négatif si elle ne permet pas de mise à distance efficace des faits observés. L'enquêteur va également être défini, qualifié, par les personnes rencontrées, qui vont se forger une représentation de lui et des raisons de l'enquête. »¹⁸¹

Le terrain, si ambivalent soit-il, donne ce qu'il a à offrir, et pas l'inverse. Nous évitons, tant que notre conscience et notre réflexivité l'autorisent, de présupposer *a priori* de l'enquête, c'est pourquoi le protocole est si large. En ce sens, notre sociologie est inductive. Si la problématique précède la confrontation avec l'acteur, les hypothèses accouchent du terrain, et non l'inverse. Mais toujours, à la croisée de l'art et de la science, la discipline défend sa légitimité par l'application stricte de sa méthode.

Un problème inhérent de toute recherche s'est tout de même posé au cours de cette enquête. *« La recherche en sciences sociales exige du chercheur qu'il lise beaucoup, notamment pour s'approprier les cadres de pensée et les outils de recherche indispensables, et pour maîtriser suffisamment son sujet. Mais, pour que ces lectures soient utiles et qu'il puisse les exploiter, il doit pouvoir en assimiler progressivement le contenu, le « digérer » au fur et à mesure, en quelque sorte. »¹⁸²* précisent Campenhoudt et Quivy. Les contraintes temporelles nécessitent de savoir conclure. Une réelle difficulté pour nous, en quête insatiable d'un *idéal de l'aboutissement*.

¹⁸¹ Sophie Alami, Dominique Desjeux et Isabelle Garabuau-Massaoui, *Les méthodes qualitatives*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009, p.77

¹⁸² Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod, 2017, p.25

Les conclusions et réflexions dans ce travail, à la différence des sciences « dures », ne visent pas l'expérimentation. Elles sont une proposition, assumée, mais contestable tant la réalité sociale est dynamique. L'interaction est primordiale dans notre objet de recherche. Le sociologue, contrairement à la psychanalyse, ne se prétend pas thérapeute : là est toute sa force. S'il ne réfléchit pas vis-à-vis de pathologies, il apporte des solutions sociologiques, non individuelles. Le contexte a donc toute son importance dans l'analyse des phénomènes sociaux. En conclusion, précisons que la méthodologie est un filigrane de cette thèse. En effet, le recourt à des précisions épistémologiques est parfois primordial pour élucider un concept ou préciser une réflexion.

*Deuxième partie : usages
sociaux de l'automobile
chez les jeunes.*

Chapitre 3. Jeunesses et automobile : devenir conducteur

I. Introduction générale

Le « devenir conducteur » est un marqueur pour le jeune. Le changement de statut est l'assurance d'une aventure sociale extraordinaire. La conduite autorise de nouvelles sensations. Seul ou accompagné, l'automobiliste chemine. Au volant, il se soustrait un temps des limites du corps. Il incarne sa présence différemment face à l'autre. Il ne marche plus, mais roule. La voiture accélère sans fatigue, et se réapprovisionne à la pompe. Expérience originale, la conduite automobile trouble les perceptions. Volontairement, pour un temps, le conducteur explore un nouveau monde. Pied sur la pédale et mains au volant, il se conforme à la sinuosité du bitume pour arriver à destination. Chacun expérimente le moment à sa manière. Si certains peinent à prendre le volant, d'autres ne s'en passent pas. L'enquête soulève tout de même nombre d'invariants. Si les perceptions diffèrent pour chacun, certains passages semblent récurrents obligatoires dans la carrière du conducteur.

Déjà, l'objet automobile. Systématiquement, le jeune affecte une symbolique à l'objet. Et puis, le permis de conduire. Un rite de passage contemporain inédit. Il reprend certaines caractéristiques des rites passés. Pourtant, il opère dans un contexte contemporain. Ensuite, la route. Un espace de rencontre particulier. L'*alea*, le risque, la vitesse rythment les rencontres. Cependant, il existe certaines figures, redondances. Les jeunes s'y conforment et admettent adapter l'interaction en fonction. Certaines attitudes sont à proscrire tandis que d'autres inspirent confiance.

À ce propos, pour finir, il existe aux yeux des interviewés une morale du bon conducteur. Non pas une règle universelle et absolument applicable, mais un jugement des manières de conduire. Vis-à-vis du vécu, des enseignements, les jeunes se

positionnent et définissent les types de conduite. Des idéaux nous le verrons, intimement liés à la perception du risque.

II. Objet automobile et permis de conduire, vers l'autonomie

1. Introduction

Il existe mille manières d'investir la route. Le vélo, l'auto, la moto, ou récemment la trottinette électrique empruntent chaque jour ces lignes anthracite qui relient les centres d'intérêt, les géographies, les femmes et les hommes. Les routes sont organiques, elles se soumettent à l'*alea* du passage. En journée, en soirée, à l'aube ou au crépuscule, les brouhahas mécaniques et pneumatiques laissent leurs traces. Sans surprise, l'automobile occupe une place primordiale dans le réseau routier en France : selon l'INSEE, en 2010, 84,7 % des ménages possèdent leur propre voiture¹⁸³. Pour les jeunes, le chiffre est un peu moins élevé, mais fait tout de même part du grand intérêt qu'ils portent à l'objet : 68,8 % des 18/25 ans disposent d'une auto. Ce mode de déplacement est majoritaire sur les routes françaises. La statistique révèle l'intérêt pour l'objet. Mais ici, l'objectif réside en une déconstruction de l'objet pour préciser ses enjeux. Réduire l'automobile à sa carcasse relèverait d'un contresens anthropologique. Alors dans ce travail, les significations sont au centre de notre attention. Aussi, au cours des nombreux entretiens, nous remarquons que pour le jeune automobiliste, la voiture n'est que très rarement, une simple boîte de déplacement.

2. Du simple objet à l'espace privilégié

La jeunesse est rarement insensible à l'automobile. Dans de très rares exceptions, certains la réduisent à son aspect utilitaire : « *Je le vois plutôt comme un simple objet. C'est vraiment pour le côté pratique. Et comme je ne conduis pas très souvent, je garde un peu de distance avec la voiture de façon générale. On va dire que dans un mois, je vais peut-être faire un trajet par mois, mais de petits trajets d'un quart d'heure. C'est*

¹⁸³ INSEE, Tableau de l'économie française, 6.2 Équipement des ménages, 2019, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3676680?sommaire=3696937> consulté le 19 novembre 2019

arrivé que je ne conduise pas pendant trois mois, donc ça reste vraiment un objet qui peut être pratique à certains moments, mais pour moi, la voiture, je n'en ai pas une image super positive. Je pense qu'on pourrait beaucoup plus se passer de voiture, et les alternatives à la voiture me conviennent beaucoup plus. Le vélo, les transports en commun, le TGV qui va plus vite.» (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante). Mais rapidement et même pour les plus détachés, l'on repère une tentative de personnalisation.

Posséder un modèle, une marque, c'est important, mais il en faut davantage pour s'approprier son auto : *« Pour la petite anecdote, j'ai mis un autocollant de Bretagne quand je suis parti de Bretagne. C'était pour la petite anecdote, parce que j'avais envie de ramener un truc de Bretagne. Parce que j'ai fait mes études à Rennes pendant 3 ans, et puis j'ai des origines bretonnes. »* (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante). La jeune femme marque son automobile d'une partie de son histoire. Cette personnalisation précise son individualité, pour elle, mais aussi face aux autres. De cette manière, parfois, l'automobile sert de support d'affirmation. La plus petite transformation participe de la projection de soi dans son automobile. Se projeter pour s'identifier, se singulariser même. S'approprier son auto, apposer sa marque transforme complètement la perception de la machine. D'une voiture de série, elle devient vraiment à soi. Un objet qui ressemble au jeune. Un outil supplémentaire de présentation de soi. Par la personnalisation, l'on entrevoit ce désir d'autonomie, de prise de distance vis-à-vis des parents comme le remarque Glevarec dans *La culture de la chambre*¹⁸⁴. Parce que ces petites modifications sont très souvent presque imperceptibles¹⁸⁵. Des détails saisissables uniquement par l'œil aguerri ou l'habitué. Pourtant, ces marques participent activement de l'appropriation de l'objet par le jeune. Comme des indices laissés aux curieux, des anecdotes, des souvenirs de vacances, des cadeaux de valeur. Un témoignage de soi, une preuve de son existence. Au même titre qu'une protection de smartphone ou d'un poster sur le mur de sa chambre, le moindre élément transpose un peu de son identité dans l'auto. Dorénavant, la voiture incarne davantage le jeune. C'est pourquoi la personnalisation de l'auto, si infime soit-elle, est d'une efficacité symbolique fulgurante. Elle propose de se sentir bien dans une voiture pas toujours choisie.

¹⁸⁴ Hervé Glevarec, *La culture de la chambre*, Paris, la Documentation Française, 2009

¹⁸⁵ Ici, nous n'abordons pas les modifications excessives du véhicule, mais bien ces détails perceptibles uniquement si l'on y porte attention.

3. *Une charge financière*

L'accès au moteur se distingue d'autres biens matériels en possession du jeune. L'auto coûte cher. La jeunesse est en effet une période de construction professionnelle, d'études, ou simplement de réflexion sur son avenir. Pour ces raisons, nombre d'entre eux vivent en situation de précarité (un jeune sur cinq vit sous le seuil de pauvreté¹⁸⁶). Alors symboliquement, la voiture, même la moins onéreuse, est un bien de luxe. Il y a l'objet bien sûr, et aussi l'essence, l'assurance et les tracas, pour ces premières autos qui pour la plupart ne sont pas de première jeunesse. Dans certains cas, il existe tout un ensemble d'ententes avec les parents, grands-parents, pour payer le permis, l'assurance et quelques pleins d'essence. Mais la plupart du temps, les dépenses automobiles impactent directement le faible budget du jeune conducteur. Alors, certains soignent leur voiture, pour la faire durer le plus longtemps possible ou tout simplement par conscience de la valeur de l'objet. Tel est le cas de Gabriel (20 ans, Tarbes, employé Mac Donald's).

« Je traite ma voiture comme mon bébé. J'en prends soin, je la nettoie, je fais attention quand je la gare, je fais attention aux autres voitures, je fais attention de ne pas la rayer, je jette toujours un coup d'œil quand je suis garé. Et avant de la prendre, je jette un coup d'œil si je n'ai pas eu de « pets ». Par exemple, hier, avec les potes, après le foot, je leur ai déjà dit de se doucher, je leur ai dit d'enlever les crampons avant de monter dans la voiture, parce que voilà, ça coûte cher déjà, c'est un luxe d'avoir une voiture, il faut en prendre soin ».

L'entretien de l'automobile appartient à chacun. Les jeunes instaurent leurs propres règles. Mais toujours, ils font part du désir de contrôler leur ambiance. Ainsi, le désordre et la crasse à l'intérieur de l'habitacle n'indiquent pas systématiquement une forme de négligence. Autrement dit, ce n'est pas parce qu'une auto semble sale que le jeune la délaisse. L'équilibre se trouve toujours dans une maîtrise de l'entretien. De cette manière, le jeune conserve son environnement de conduite, l'ambiance de sa voiture.

« Je ne m'en occupe pas. Je pourrais passer mes week-ends à la nettoyer, passer l'aspirateur dedans. C'est un foutoir pas possible. Le nombre de fois où je suis parti en

¹⁸⁶ <https://www.secoures-catholique.org/actualites/precarite-le-defi-jeunes>

randomnée avec, j'ai oublié mes chaussures dégueulasses à l'intérieur. J'ouvre la voiture quatre heures plus tard, ça pue, un truc de fou, tu laisses aérer pendant 30 min, enfin c'était n'importe quoi. Une fois de temps en temps tu vois, tu te dis « bon, là, il faut faire quelque chose, il faut nettoyer », tu as rencard amoureux, tu te dis « il faut faire quelque chose ». Au-delà de ça, là, je sais qu'actuellement c'est un foutoir pas possible dans la bagnole. Le côté passager, il doit y avoir des pubs à rallonge, tu sais, tu as la flemme de t'arrêter à la poubelle jaune, tu laisses tout comme ça en vrac pendant des mois, tu as eu le temps de marcher 46 fois dessus du coup c'est dégueulasse, il y a de la poussière, non, je ne m'en occupe pas. Le seul truc dont je me soucie c'est le lecteur cd. Il faut qu'il marche, que j'aie de la musique, moi je suis très cd, je viens toujours avec un cd dans ma bagnole, il faut que le lecteur cd marche. Donc là je fais attention, ça m'est arrivé de sortir le truc pour nettoyer la bille de lecture. Ça c'est le truc auquel je fais attention. Je sais qu'il y a la clim qui ne marche pas, je pourrais aller la faire réparer, je m'en branle. Il y a plein de trucs comme ça. » Maxence (25 ans, Strasbourg, barman).

Plus tard et de manière moins formelle, celui-ci nous confie que son auto lui correspond. Il n'y est pas spécialement attaché, mais elle reflète tout de même son côté « rock n'roll ». Sa « bagnole » fait office d'armoire, de caisse de tri, de tapis, de valise de transport d'instrument. Seul point de contrôle indispensable et régulier : son autoradio, indispensable pour son plaisir de conduire. Et lorsqu'il ne se satisfait plus de son état, ou bien désireux de se représenter autrement, il agence différemment son habitacle. Ici, tout reste sous contrôle, et en accord avec l'existence du jeune. En première ligne, l'indicateur du choix, fondamental en anthropologie.

4. *Un instigateur de lien*

Le moteur, cœur de l'automobile, se surveille par contre avec beaucoup d'attention. Il est la condition première de fonctionnement, d'expression de l'automobile. Souvent, un tiers supervise l'entretien mécanique. À la différence de la personnalisation superficielle, esthétique, il demande des connaissances logiques poussées. Alors, si le jeune ne s'estime pas assez compétent, il se fait assister. Un garagiste peut évidemment prendre en charge la bonne santé du moteur, mais très souvent, les parents assurent la maintenance automobile. Et si les aînés ne possèdent pas les connaissances, ils prennent parfois en charge les réparations, ne serait-ce que logistiquement. Ce jeune par exemple, laisse son

père, professionnel automobile, s'occuper de la voiture : « *c'est souvent mon père qui la nettoie, après je fais toujours attention, mais vu qu'elle est toujours garée chez mes parents et qu'il aime bien s'occuper de ça c'est lui qui la nettoie, il fait les contrôles techniques [...] Des fois j'accompagne mon père, quand il y a un truc qui ne va pas il y va, mais je l'accompagne pour apprendre, je suis assez attaché donc j'aime bien voir et qu'il me donne des conseils* ». (Maxime, 24 ans, Strasbourg, étudiant). Si ici, la figure paternelle s'occupe de la maintenance de la machine, le jeune l'accompagne. Il délègue l'entretien, mais observe, participe symboliquement. D'une certaine manière et sous certaines conditions, l'automobile réactive le lien avec le parent alors que le jeune entre dans le monde adulte. Le moment est ainsi vécu telle une bulle de complicité, d'apprentissage souvent du père vers l'enfant. Dans le processus d'autonomisation, la voiture propose un arrangement. Garabuau-Masaoui parle d'un contrat intergénérationnel. Avec la voiture, « *Le lien qui était auparavant un lien de contrôle devient moins hiérarchique et se construit plus sur des aides mutuelles et volontaires.* »¹⁸⁷. D'un côté, l'enfant s'affranchit de ses parents pour se déplacer. D'un autre, les contraintes financières imposent parfois un retour obligatoire vers le parent, et donc, symboliquement, une reprise provisoire au statut d'enfant. Si le statut d'adulte semble généralement immuable, l'automobile offre la possibilité de basculer à nouveau, pour un temps, sous la protection du parent. Sans contraintes, le jeune s'affranchit à nouveau dès lors qu'il reprend la route.

5. *Animisme contemporain*

Si le parent apporte parfois son aide, de manière générale, elle reste ponctuelle. Au quotidien, le jeune chemine seul avec son auto. Alors, quand survient un petit problème, le conducteur élabore tout un ensemble de stratégies pour prévenir le danger. Stratégies non nécessairement spécialistes, mais plus intimes. Il se sert notamment du symbole pour conjurer l'angoisse.

¹⁸⁷ Isabelle Garabuau-Massaoui, « Roulez jeunesse, la voiture comme analyseur des relations parents / jeunes » in. Isabelle Garabuau-Massaoui et Dominique Desjeux, *Objet banal, objet social. Les objets du quotidien comme révélateurs des relations sociales*, Paris, l'Harmattan, 2000, p.151

« Pour moi, c'est un honneur de la rouler. Je la roule, je lui fais honneur. Je la considère limite comme un être humain. Je lui fais faire des tours. Dès qu'elle ne démarre pas je suis « réveille-toi, c'est cool », je la considère comme mon amie » Sarah, (24 ans, Strasbourg, cuisinière). « En fait pour moi, c'est presque une personne, je lui parle un peu « mais alors, tu es où Twinguette ? » ou alors, quand elle ne monte pas trop, quand je suis en montée par exemple, je suis là « alors Twinguette ? » des trucs comme ça, je l'appelle Twinguette. C'est comme une personne en fait, un peu. » (Marie, Pau, 24 ans, étudiante).

Ici, la tentation est forte de proposer le parallèle avec l'animisme cher à Descola¹⁸⁸, mais aussi à Le Breton¹⁸⁹. Les jeunes femmes ne décrivent plus un objet, mais bien un être, vivant. La relation entre les deux entités devient dès lors strictement horizontale. Pour certains, l'expérience avec la voiture est d'une telle intensité qu'ils lui assignent des caractéristiques tout à fait humaines. L'auto transporte certes. Mais si elle se distingue en apparence du cheval et de ses humeurs, certaines croyances laissent à penser le contraire. Elle relève parfois du mystique. Le jeune en prend soin pour tenir la panne à l'écart. Si le problème survient, un monde s'écroule, et une période de deuil est nécessaire. Prenons ici un exemple pop culturel. Un monde dans lequel il est commun de croiser cet hymne à cette automobile humanisée, à cette connexion avec cet objet si particulier. Dans la très populaire série télévisée *How I Met Your Mother (USA)*, Marshall, l'un des protagonistes principaux, développe justement un rapport très intense avec sa vieille Pontiac Fiero. L'épisode « Arrivederci Fiero »¹⁹⁰ met justement en scène les différents héros et héroïnes de la série dans une salle d'attente d'un garage, en attente du diagnostic de la panne. L'épisode retrace sous forme de souvenir, les différentes étapes marquantes de la relation du propriétaire avec son auto. Kilomètres avalés avec ses amis, défauts de l'autoradio, et bien sûr, rituel de récupération de l'objet transmis de frère en frère. Ces scènes, véritables réflecteurs sociaux du lien du conducteur et son automobile résument avec grande finesse le discours de certains jeunes interrogés, comme l'histoire de Sarah et de ses automobiles. Dans les sociétés contemporaines occidentales, où le déplacement est parfois une histoire de survie, le statut de la voiture déborde largement du simple objet. Dans certains cas, le

¹⁸⁸ Notamment in Philippe Descola, *Par-delà nature et culture*, Paris, Gallimard, 2005

¹⁸⁹ Notamment in David Le Breton, *L'adieu au corps*, Métailié, Paris, 1999 et *Eloge de la marche*, Métailié, Paris, 2000

¹⁹⁰ Pamela Friman, « Arrivederci Fiero », *How I met your mother*, USA, 2007

jeune impute à son auto une subjectivité habituellement réservée à l'humain. En découle une forme de reconnaissance — pourrions-nous dire « mutuelle » — entre la voiture et son conducteur. En effet, la voiture sert le conducteur, mais le conducteur sert aussi le bon fonctionnement de son auto. Il se sent responsable au moindre dysfonctionnement, et connaît ses petites anomalies. Le jeune sait, lorsqu'il la connaît, si l'automobile se porte bien. Bruits suspects, accélération insatisfaisante, freinage limite, font partie de ces petites choses unifiantes entre les jeunes et leurs automobiles. Si l'acteur mobile ne domestique plus son cheval, il construit sa relation avec sa voiture. Cet axe, discutable, mais logique, est le fruit de discussions avec l'ethnologie, science chère à nos yeux. Nous soulevons ici cette hypothèse : l'automobile, probablement comme d'autres objets du quotidien, est dotée d'une telle force de signification que sa relation avec l'humain dépasse l'attrait pour l'objet. La relation laisse entendre une forme de réciprocité, d'échange. Pour certains, la machine dépasse le statut de boîte de déplacement. Nous l'avons vu, elle débloque tout un ensemble de caractéristiques individuelles, et fait accéder au statut de conducteur, mais elle est parfois bien davantage. Exutoire, compagnon, habitat provisoire, l'automobile est une formidable machine. Le jeune la traite avec une attention particulière de manière à ce qu'elle réponde à ses désirs.

6. *Un matériel de responsabilité*

*« La responsabilité est la sollicitude, reconnue comme un devoir, d'un autre être qui, lorsque sa vulnérabilité est menacée devient un « se faire du souci ». Comme potentiel en revanche, la peur est déjà contenue dans la question originare avec laquelle on peut s'imaginer que commence toute responsabilité active : que lui arrivera-t-il, si moi, je ne m'occupe pas de lui ? Plus la réponse est obscure, plus la responsabilité se dessine clairement. »*¹⁹¹ Voici de quelle manière Hans Jonas définit la responsabilité.

Aujourd'hui, l'individualisme contemporain bouleverse le statut de la responsabilité. La société capitaliste valorise l'éminence du soi et l'évincement de l'autre. L'individu occidental contemporain évolue dans une matrice où la responsabilité de l'autre est plus que jamais mise à mal. Pour autant, le « *principe de responsabilité* »¹⁹² n'a pas disparu. Seulement, se transforme. Les avancées technologiques n'y sont pas pour rien. Pour

¹⁹¹ Hans Jonas, *Le principe responsabilité*, Paris, Les Éditions du Cerf, Paris, 1990, pp.421-422

¹⁹² *Ibid.*

Jonas, elles mettent en péril l'environnement et l'avenir de la condition humaine. Précisément, ce ne sont pas les technologies qui posent problème, mais bien la manière dont les individus s'en saisissent. Aujourd'hui, pour le philosophe allemand, les sociétés perdent le contrôle sur ces avancées.

À la lecture des entretiens de cette enquête, l'automobile, éminent objet technologique, éveille cette conscience. « *La conduite automobile dit Le Breton*¹⁹³, *s'inscrit dans le lien social, elle implique en permanence une responsabilité à l'égard des autres.* ». C'est le cas de Clara, (25 ans, Strasbourg, étudiante et serveuse), qui nous décrit sa première expérience de conduite : « *J'avais peur, je me sentais responsable, déjà de la voiture, des personnes avec moi, et de ce qui se passait autour, parce que j'avais l'impression que la voiture, il y avait une espèce de rail sur la route, alors qu'en fait la voiture elle peut aller où elle veut. Je me sentais responsable et j'avais conscience quand je me suis retrouvée au volant.* ». Au volant, la jeune femme s'attache à ses responsabilités. Elle n'est pas cas unique, entre autres parce que les jeunes ont conscience que « *l'homme à moteur, moderne s'il en est, est un homme « âme-ôteur », un assassin.* »¹⁹⁴. Témoin d'une jeunesse responsable, la conduite automobile ramène un peu d'optimisme au regard de la réflexion de Jonas. Responsable de lui-même, le jeune automobiliste l'est, mais pas seulement. Il se sent aussi solidaire de l'autre et de la planète. Nombre de jeunes agissent de manière à préserver l'ensemble. Ils ont conscience de la nécessité du respect de certaines règles pour un bon déroulement du rite d'interaction. L'enjeu est global, et non plus individuel. Si le jeune se met en danger lorsqu'il déroge à certaines règles du rite, il sait aussi qu'il met l'ensemble en péril. Cela, de manière générale et hormis certains cas que nous préciserons plus tard, le jeune le comprend bien. Et la réflexivité sur les comportements routiers stimule le principe de responsabilité. Autrement dit, l'auto pourrait être une de ces réponses aux tracas de Jonas. Le permis de conduire est ainsi une manière parmi d'autres de se saisir de soi. Autonomie nous l'avons vu, liberté de mouvement, telles sont les évidences évoquées par les jeunes pour décrire l'expérience. Mais conduire, c'est aussi se responsabiliser. Corollaire de l'autonomie, cette responsabilité est un devoir pour le jeune conducteur.

¹⁹³ David Le Breton, « Moi, mauvais conducteur ? Jamais », *Libération*, 2001

¹⁹⁴ Marc Camiolo, *L'éducation routière en question : socio-anthropologie critique du risque et de la sécurité*, Bruxelles, Fernemont, 2014, p.115

Finalement, le permis de conduire fait office aux yeux des autres de permis d'être adulte. C'est aussi le permis de vivre, de mourir et de tuer, même involontairement. Sur ce point, le jeune s'autorise d'être l'égal de l'autre : il y est habilité. Les instances supérieures — l'État, par délivrance du permis de conduire — l'admettent dans ce groupe strictement réservé aux plus grands, aux plus mûrs. Le permis est un passe-droit vers une nouvelle facette de l'existence. Il éveille la réflexion sur la responsabilité. Lui-même maître du risque, le jeune conducteur en prend la charge, et ce, en toute conscience. Si aux yeux des autres le permis ne suffit parfois pas à le traiter comme adulte, le jeune prend le volant avec beaucoup d'attention, de clairvoyance sur ce qui pourrait arriver. En effet sur la route et plus encore qu'ailleurs, l'accident guette chaque usager. Conducteurs, passagers, sont co-responsables, et unis par le même statut : celui de « conducteur ».

Si dans nos entretiens, les jeunes se sentent responsables de l'autre, parfois, la route fait surgir d'anciennes logiques de pensée. Dans *Les incidents routiers à la Guadeloupe, Ensorcellement, disculpation, responsabilité*, Christiane Bougerol¹⁹⁵ remarque une tendance, pour les conducteurs guadeloupéens, à rejeter la responsabilité. L'*alea* routier se justifie par l'ensorcellement. La faute tient du mystique. Une sorte de destinée régie par la magie. La conduite automobile est donc parfois un retour en arrière sur l'explication logique des choses. Un semblant de réenchâtement puisque l'explication des intempéries routières par l'abstraction personnalise le rapport à la situation. Mais à l'inverse des observations de Bougerol, les jeunes de notre étude admettent leur responsabilité dans certaines péripéties routières.

7. Le permis de conduire : un rite de passage

« L'acquisition du permis de conduire est devenue l'une des étapes essentielles de la trajectoire de sortie de l'adolescence d'une grande partie de la jeunesse. Mais l'intérêt de cette épreuve, qu'on peut ranger, à la suite de Michel Bozon, parmi les « rites de premières fois », semble avoir échappé aux sociologues qui l'ont très peu étudiée » remarque Masclat¹⁹⁶ en 2002. En effet, même en 2020, notre enquête révèle finalement

¹⁹⁵ Christiane Bougerol, « Les incidents routiers à la Guadeloupe. Ensorcellement, disculpation, responsabilité », *Terrain*, 2009, pp.164-177

¹⁹⁶ Olivier Masclat, « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora débats/jeunesses*, 2002, pp.46-56

assez peu d'étude sur le rite du permis de conduire. Raison pour laquelle nous choisissons de quelques pistes de réflexion à ce sujet dans le cadre de cette partie.

Dans la vie d'un jeune, le permis de conduire s'éprouve avec intensité. Certains le comparent au baccalauréat. Dans un tout autre domaine, il marque aussi de son empreinte.

« C'est vrai que la conduite, la voiture, le permis c'est le sentiment d'autonomie. Tu sors de ton adolescence ; moi en fait j'ai passé le code et le permis après le bac, c'est la transition dans laquelle tu passes au monde étudiant donc tu acquiers un peu ton autonomie, tu commences à sortir, tu as envie d'être libre, de ne plus dépendre des transports en commun. Forcément c'était un moment que j'attendais et je pense que ça a été renforcé par le fait que je l'ai passé plusieurs fois. Quand je l'ai eu, ça a été un soulagement et j'étais libéré, je sentais que j'avais vraiment passé une étape importante dans ma vie et à partir de ça je pense que ça a quand même changé des choses. Même si je n'ai pas eu ma voiture tout de suite, j'ai continué à aller en cours, à être étudiant, à prendre les transports en commun, le week-end quand je voulais sortir le soir j'avais toujours l'une des deux voitures de mes parents, la moins belle évidemment, elle était pour moi, je pouvais l'utiliser pour aller voir mes potes, mon ex-copine. Cela a quand même changé, tu sens que c'est un moment où tu acquiers de l'autonomie. » (Romain, 25 ans, Paris, responsable média).

Le permis, à la même enseigne que l'examen de fin d'études, tire du statut d'enfant. Dorénavant autonome, responsable, le jeune découvre la liberté de se déplacer vite et loin, en toute autonomie. Cependant, le permis s'acquiert à condition de nombreux efforts. Il s'obtient sous réserve de maîtrise et de connaissances sur ce nouveau système d'interaction. Mais au-delà de cela, le jeune conducteur se confronte aux autres, aux excès et aux règles implicites de la route. S'il était déjà responsable de lui-même, il devient garant de l'autre, et découvre le risque routier.

« J'avais peur, je me sentais responsable, déjà de la voiture, des personnes avec moi, et de ce qui se passait autour, parce que j'avais l'impression que la voiture, il y avait une espèce de rail sur la route, alors qu'en fait la voiture elle peut aller où elle veut. Je me sentais responsable et j'avais conscience quand je me suis retrouvée au volant. » (Clara, 25 ans, Strasbourg, étudiante et serveuse).

Ce genre d'épreuve façonne. Elle advient à un moment particulier de la construction de l'individu. Déjà, l'objet, la carte rose, dispose d'une photographie, d'une image de soi au moment du passage. Ce n'est pas le cas partout, mais en France, le permis de conduire fait office de pièce d'identité. Il est donc un passage reconnu par l'État. L'institution macroscopique prescrit officiellement le changement de statut. Justement, vis-à-vis de ce changement, le vocabulaire anthropologique nous impose quelques précisions sur le rite de passage. Évoquer le rite ramène souvent à penser religion. Mais en réalité, le rite de passage est une épreuve immanquable de la jeunesse. Tel que l'écrit d'Allondans¹⁹⁷, il « déborde » largement du contexte religieux. Précise-t-il aussi : « *on ne passe pas impunément, facilement, d'une situation donnée à une autre fondamentalement différente, de l'ordinaire à l'extraordinaire, sans vaciller. On ne passe pas incidemment d'un temps de paix à un temps de guerre, par exemple. Mais il n'est pas plus aisé de passer d'un statut d'enfant à celui d'adulte, de garçon à homme, de fille à femme, de novice à initié, de célibataire à marié(e)* »¹⁹⁸. Tout changement de statut social se ponctue d'un rite de passage. À différente mesure bien sûr, mais à chaque fois, l'adhésion à un nouveau groupe se précise par un moment de rencontre, de présentation de soi. Officiels ou officieux, ces moments sacralisent l'intégration dans le nouveau groupe d'appartenance. Seulement, aujourd'hui, il s'exprime parfois de manière indirecte. Le rituel, profane ou sacré, est intrinsèque à l'existence et ne disparaît pas. Certaines formes sont dissoutes, mais il perdure. Ainsi, de la naissance à la mort, chacun se traverse une multitude de rites. Éminemment social, il actualise la relation à l'autre et à soi-même. Il se met en forme par une série de choses à réaliser, sans même parfois s'en rendre compte. La signification accordée à ces moments est fondamentale, elle marque quelque chose, elle poinçonne la vie d'un évènement signifiant. Tel que le signale Denis Jeffrey dans son ouvrage *Éloge des rituels*¹⁹⁹, le rite « *couvre le champ beaucoup plus large des actions symboliques qui ont une valeur à la fois sociale et personnelle* »²⁰⁰. Bien que le rite n'ait jamais disparu, il touche à de nombreuses facettes de soi. Surtout, il est aujourd'hui de toute évidence, réapproprié de façon inédite. Dans les sociétés traditionnelles, certains rituels sont strictement encadrés, codés pour être efficaces. Certes, dans les mondes contemporains,

¹⁹⁷ Thierry Goguel d'Allondans, « Crises de la vie », *L'école des parents*, 2012, pp.18-23

¹⁹⁸ *Ibid.* p.21

¹⁹⁹ *Op. cit.* Denis Jeffrey, *Éloge des rituels*

²⁰⁰ *Ibid.* p.25

certains protocoles symboliques restent extrêmement rigoureux dans leur mise en application. Le mariage par exemple, ou encore la soutenance de fin de thèse suivent un déroulement très précis et encadré. Mais l'atomisation identitaire et la pluralité des appartenances modifient la structure du rite. L'acteur est à présent prodigieusement actif face à celui-ci. Il s'en réapproprie les codes et le personnalise. Dans ces transformations des façons de convoquer le symbole, la réflexion joue elle aussi un rôle majeur. Elle dépend de la relation qu'entretiennent les acteurs avec l'imaginaire et participe donc de cette personnalisation du rite. Et l'individualisation du lien social semble parfois contradictoire avec la définition du rituel traditionnel. Elle laisse donc entrevoir une nouvelle manière d'appréhender ces phases de l'existence. Le rite, s'il évolue, demeure nécessaire et efficace pour s'appréhender dans un monde complexe et pluriel. Aujourd'hui, finalement, chaque étape de l'existence, que ce soit pour appréhender un nouveau lieu, ou entamer une relation avec quelqu'un, est codée, signifiante et mobilise des symboles et des croyances.

Le rituel perdure donc, mais sous la forme d'un isolement partagé. S'il reste éminemment social, l'individualisation rend possible l'adaptation face à l'épreuve. En bref, si chacun vit le rite différemment, il continue d'être efficace, tant sur le symbole, que sur le sens qui lui est accordé. L'accession au statut d'adulte s'opère ainsi à travers de multiples rituels, intrinsèques à la quête de sens. Tout est codé, et la signification est omnisciente. Et la convocation du symbole transite par les ressentis. Ritualiser change l'être social. Il accède à de nouvelles phases, de nouveaux horizons. Ainsi, le rituel postmoderne reprend les vertus de communion et de cohésion d'un rituel traditionnel. Cependant, une place toute particulière est accordée à l'individualité, qui joue sur son bon fonctionnement. En effet, dans la société de l'expérimentation²⁰¹, nombre de jeunes entreprennent eux-mêmes des démarches pour leur reconnaissance. La société contemporaine regorge donc de lieux, de moments pour se construire, pour exister dans un environnement complexe. Ici bien sûr, le permis de conduire est au centre de notre attention, mais il existe mille rites de passage, mille enjeux de reconnaissances à disposition de chacun et au service de l'individuation. Quoi qu'il en soit, les rites de la majorité, les passages, révèlent l'individu. Mais le permis se distingue de tous ces rites dont se saisissent les jeunesses d'aujourd'hui. À la différence des conduites à risque par

²⁰¹ Tarik Benhmarhnia, Pierre-Marie David et Baptiste Godrie (dir.), *Les sociétés de l'expérimentation, enjeux épistémologiques, éthiques et politiques*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2019

exemple, **le permis est non seulement reconnu par les pairs, mais aussi par les générations précédentes, et par la société tout entière.** Aux yeux de tous, le jeune devient conducteur. En opposition, l'expérience de la marijuana s'opère généralement entre copains et copines, mais ne s'exporte que très rarement dans la relation aux parents. Pour l'instant, la drogue prohibée par les autorités publiques se dissimule pour éviter les problèmes. Le permis, c'est tout l'inverse. Il est une fierté à diffuser, une information que le jeune expose en priorité aux parents. À la différence de nombreux rites contemporains, le passage est même parfois nécessaire pour se construire socialement et professionnellement. Le permis délivre une autonomie aux yeux de la société. Autonomie indispensable à l'intégration de soi dans un monde individualisé, dans une société hypermoderne. Dans un monde où l'avenir dépend du bon choix. En cela, **c'est un des derniers rites de passage aux caractéristiques traditionnelles observables dans les mondes occidentaux contemporains.**

Le permis en poche, un nouveau monde s'ouvre au jeune. Alors, l'épreuve se conclue par une fête : *« J'avais fait une petite fête avec mes amis. On s'était fait une bouffe avec ma famille, au restaurant. Et sinon j'avais fait une petite fête chez moi, tranquille. »* confie Lisa (22 ans, Strasbourg, étudiante). Pour elle, l'évènement se célèbre de manière « conventionnelle », autour d'un verre ou d'un bon repas, avec la famille et les amis, mais ce n'est pas toujours le cas. Parfois, les jeunes préfèrent s'approprier la cérémonie et proposer quelque chose de plus individualisé, de plus officieux : *« Alors c'était très drôle, parce que je venais juste d'avoir mon permis, j'avais récupéré la vieille Ford Escort de ma mère tu sais, c'était une voiture légendaire parce que dès que tu dépassais les 50 km heures, il y avait l'arrière qui vibrait, c'était génial. Avec mon groupe dont je te parlais, on disait qu'il avait un nid de frelons derrière. Enfin bref ça fait beaucoup de souvenirs. Ma première expérience, dès que j'ai eu mon permis, je suis allé en ville, j'ai pris la voiture je suis allé rejoindre un pote, et il n'y avait pas de lecteur CD dans la voiture on l'a remplacé après j'en ai vraiment hérité entre guillemets, il n'y avait qu'un lecteur cassette et la radio donc du coup j'ai mis la radio et je ne sais pas qu'est-ce que c'était, je ne sais pas qui chantait, ni quelle radio c'était, je ne sais pas quel style de musique c'était, mais c'était vraiment de genre tu vois tu as ta bagnole et tu conduis, je ne sais pas à l'ambiance était énorme quoi. Ça faisait très américain, route 66, et toi tu es là en pleine campagne, c'est complètement absurde comme truc, mais l'ambiance était là. Je regardais à droite à gauche et j'étais là « je conduis quoi, c'est cool ». Je ne sais pas*

quel mot vraiment mettre dessus, mais c'était tout à fait raccord. C'était exactement ce qu'il fallait, pour la première fois tu as une musique qui était tout à fait adéquate à la situation et c'était énorme quoi. Enfin ce n'était pas énorme du genre incroyable, mais c'était cool en fait. [...] Pour moi l'évènement je l'ai fêté là avec mon pote quand on est parti. Quand on en parle maintenant je l'ai fêté là. ». (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman)

Premier repas au Mac Do, première sortie en ville, au cinéma, au bowling, en discothèque. Tant de manières sont à disposition des jeunes pour honorer l'évènement. Dans leur expérience de la vie et dans leur individuation en tant que conducteur, le moment est unique et ils s'en souviennent. Permis de liberté, d'autonomie, de voyager. Permis de partir, de revenir, le moment est très souvent raconté avec émotion, nostalgie même. Par ailleurs, très souvent, les jeunes choisissent de raconter l'ambiance du moment, plutôt que la cause et la compagnie. La musique, la saison, les humeurs sont les points auxquels s'accrochent les jeunes pour décrire leur passage au statut de conducteur.

8. Un bouleversement anthropologique

Margaret Mead, célèbre anthropologue américain remarque dans *Le fossé des générations*²⁰² (1972) un procédé intéressant pour les enfants dont les parents sont issus de l'immigration. Dans ces familles, s'opère en effet un renversement anthropologique éducatif. Les parents maîtrisent parfois très difficilement la langue d'accueil. Alors, ils délèguent à leurs enfants les problèmes habituellement réservés aux adultes : relation avec l'administration, avec les employeurs, parfois même avec les enseignants. Le retour à la maison est difficile, puisque les parents doivent se ressaisir de l'autorité. Une autorité ainsi parfois jugée illégitime par les enfants. L'étude de notre objet laisse entrevoir des similitudes systémiques avec les observations de Mead. En fait, nos observations sur le permis de conduire réactualisent les remarques de l'anthropologue. À peine sortis de l'apprentissage, certains jeunes reprennent leurs parents et les plus expérimentés sur leur conduite : « à mes parents même parce qu'à l'époque où je venais de passer mon permis je connaissais tous les petits trucs donc je leur disais, mais c'est que des conseils comme ça, ce n'est pas des conseils sur le moteur ou sur la consommation de la conduite c'est

²⁰² Margaret Mead, *Le fossé des générations*, Paris, Denoël, 1972

des conseils sur la conduite. » (Bastien, 22 ans, Lescar, étudiant). Si ce n'est pas le cas de tous les jeunes de notre enquête, une partie d'entre eux font valoir leur légitimité de nouveau conducteur quant à la manière de bien conduire. Le temps qui les sépare de l'examen est plus bref que celui de leurs parents. Ils livrent alors rapidement leurs avis sur des détails encore bien frais dans leur tête. D'autres, davantage attachés au respect de l'expérience, sont plus tiraillés : « *Je ne donne pas de conseils à des gens plus âgés, qui ont plus d'expérience que moi. Je me permets de donner des conseils à ma mère, parce que ma mère, c'est quand même... bref. Et mon copain éventuellement, parce que parfois il ne se rend pas trop compte, du coup je lui dis. Parce qu'il a un peu moins d'expérience que moi. Il n'a pas eu son permis depuis très longtemps, donc il y a des choses qu'il ne voit pas, que peut-être moi je ne voyais pas aussi, mais je veux lui éviter un problème. C'est pour lui, pas pour moi.* » (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale). Mélissa est consciente de son inexpérience. Perfectible, elle reprend tout de même sa mère qui, juge-t-elle, traîne de petits défauts malgré son expérience. Chez le jeune possesseur de permis, la nuance est palpable. Si parfois ils interviennent, d'autres fois, ils gardent leurs remarques. Mais cette réflexivité renseigne sur une nécessité de faire savoir qu'ils remarquent les détails. Ces observations précisent leur statut aux yeux des autres, et surtout aux yeux des plus expérimentés. Autrement dit, ils s'autorisent l'analyse de l'autre, à présent armés des mêmes ressources théoriques pour les critiquer. En cela, les remarques et l'intériorisation de leurs ressentis vis-à-vis de l'autre conducteur sont des caractéristiques supplémentaires du passage à l'âge adulte. Dans ces moments, ils se concentrent sur leur légitimité. Ils se mettent aussi à la place de l'autre. Alors parfois, ils se rétractent alors qu'ils auraient préféré intervenir. En bref, la conduite automobile, mais surtout le permis de conduire est une formidable métaphore de la construction de soi dans une société moderne de l'expérimentation.

9. Conclusion

L'objet automobile et le permis de conduire bouleversent l'individuation. Ils sont un nouvel univers à apprivoiser, à comprendre. Une offre de reconnaissance dans une période importante de construction de soi. Le statut de conducteur opère dans l'intimité, avec les pairs et la famille. Mais il est aussi un statut reconnu par le plus grand nombre. Il est une actualisation du statut social. À présent, le jeune est conducteur. Les jugements à son égard évoluent, et de nouvelles formes de liens apparaissent. Il est légitime pour

conduire certes, mais aussi pour voyager, penser, exister de manière autonome. Aux yeux de tous, le statut de conducteur est un constituant important de la vie d'adulte. Il n'est pas le seul bien sûr, et dépend du contexte. Mais il propose une assise certaine dans de nombreux mondes sociaux. À présent, le jeune récupère ses amis, se rend à la salle de sport, en répétition de musique, en soirée. En résumé, il découvre autonomie, liberté de mouvement, et mobilités individuelles. Mais aussi les pannes, les tracas, les pleins d'essence, le risque routier. Bref, un monde bien différent de celui de l'enfance.

III. L'interaction routière et le rapport aux pairs

1. Introduction : pour une définition du « public »

Le public, au XVIIe siècle, est un endroit où croiser ceux que l'on connaît déjà. C'est un lieu d'ostentation, de représentation face à l'autre. Une acception encore valable dans certaines campagnes. L'essor des grandes villes renverse cette définition. Le citadin en balade croise une multitude d'inconnus. La ville est propice aux rencontres éphémères, aux jeux de regard. Chacun se mêle à la foule et y contribue par ses singularités. La ville grouille d'individus hétérogènes qui vaquent à leurs occupations, ou simplement flânent au détour de carrefours. L'interaction citadine confronte l'acteur contemporain à l'inconnu, mais il voit, sent, entend ceux qu'il croise. Il se confronte presque directement à l'autre, puisque l'espace proxémique²⁰³, au sens de Hall, est parfois très réduit, à cause de la densité de la foule. Une simple visite du marché de Noël strasbourgeois un samedi de décembre suffit à s'imager cette intense consistance du groupe urbanisé d'inconnu.

2. La route : un espace d'interaction particulier

La route est un espace de croisement. Démarrer sa voiture, exactement au même titre que sortir en ville, prépare à l'aventure sociale. Une aventure éminemment moderne, puisque la route impose la confrontation à l'inconnu. Sur ce point, une différence est notable. En France, il existe deux grands systèmes routiers. D'un côté, la ville et ses périphériques imposent l'étrangeté, tandis qu'en campagne et dans les quartiers, le conducteur croise souvent ceux qu'il connaît. Cependant, si la proximité varie d'un

²⁰³ Edward T. Hall. *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1993

endroit à l'autre, le rite d'interaction routière est invariant. Tous les jours, au volant et au même titre qu'ailleurs, tel que l'instigateur Goffman²⁰⁴, le rite est nécessaire. À cette différence près : la puissance des machines engendre plus qu'ailleurs le danger. Alors conducteurs et conductrices respectent certaines règles. Le rite d'interaction rassure, parce que le croisement est inévitable. Il éloigne des humeurs de chacun. Il répond à l'attente de l'automobiliste. Il interprète les codes du rite et devine l'intention de l'autre. Le rite d'interaction dépasse le Code de la route. Il est tout cet ensemble de petites choses qui fait fonctionner l'ensemble. En effet, le code ne suffit pas à l'infinie complexité de la route. Alors, les conducteurs entre eux, établissent une matrice de conventions acceptées par chacun, et mise en application régulièrement. Par exemple, le code interdit théoriquement de dépasser une ligne blanche. Pourtant, quel automobiliste ne s'est jamais laissé surprendre par une moto qui le talonne ? Dans ce genre de situation, il est courant de se serrer sur la droite, et finir par apprécier le signe du pied du motard en guise de remerciement. En fait et à force d'expérience, le conducteur s'adapte. Il intériorise le code et discute des défauts. De la même manière que les patients d'un asile, il recourt à des formes d'adaptation secondaires²⁰⁵. Devant l'absurdité du code unique, devant la particularité de la situation, il s'ajuste :

« le truc que je ne respecte pas, c'est quand il y a des zones à 30 et que vraiment, il n'y a rien, à un moment ça va. Et puis même, les gens derrière, je pense que ça les énerve, et je me dis que c'est peut-être plus dangereux d'énerver les gens derrière. Il y a des gens qui s'énervent facilement au volant, et qui peuvent après faire des conneries pour pas grand-chose. Comme te pousser avec leur voiture parce que tu n'avances pas assez vite, je n'en sais rien. Je pense que les gens qui s'énervent font des choses brusques et ça peut mener à des petits accrochages. » (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante).

L'expérience de la conduite met rapidement en lumière les défauts du code. Surtout son inadéquation avec la singularité de chacun. Certains pressés, d'autres simplement dissidents, nombre de conducteurs poussent les jeunes de notre enquête à s'adapter, quitte à enfreindre quelques règles fraîchement apprises. Pour les interviewés de notre enquête, encore très jeunes conducteurs, il est commun d'apercevoir déjà quelques formes de critiques négatives face à l'interaction routière. Mais ils s'habituent vite à ce nouvel

²⁰⁴ Erving Goffman, *Les rites d'interaction*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1974

²⁰⁵ *Op. cit.* Erving Goffman, *Asiles : études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*

espace social. Ils mettent rapidement en application certaines règles officieuses pour ne pas gêner l'ensemble.

Autre point intéressant, lorsque nous interrogeons Tiffène sur sa conduite quand elle est seule sur la route, elle répond : « *Je pense à une zone que je prenais tous les matins pour aller au stage, je n'étais jamais à 30, et personne n'était jamais à 30 là-dessus. Pour moi, il n'y avait pas lieu d'être à 30. Après, si tu réfléchis comme ça et que tu te dis à chaque fois « pour moi ça n'a pas lieu d'être 50, 70 », c'est débile comme réflexion. Mais ce sont peut-être les seuls endroits, 30 tu te dis que c'est peut-être trop bas. Sinon, je marque tous mes stops, les feus je fais attention.* ». Au regard du code, même seule, dans certains cas, elle modifie rapidement son comportement. Ici encore, son expérience de la route fait sens de manière individuelle. La jeune femme, résultat de ses interactions et expériences, bouleverse ses comportements et sa manière de penser le code et la route. Chaque jour donc, conducteurs et conductrices en apprennent un peu plus sur ce monde si complexe de la rencontre au volant. Le jeune particulièrement, se surprend de cette nouvelle face du monde. Il se saisit de l'information, et précise son identité au regard de ses expériences. Il teste, réagit et décide de son attitude face aux autres. Ici, non seulement, le jeune légitime son comportement vis-à-vis des autres conducteurs, mais il se crée également une hiérarchie de valeur subjective de la règle à respecter. Pour Tiffène, rouler un peu plus vite est plus acceptable que de griller un feu rouge. L'invariant n'est pas dans la règle à enfreindre, mais dans la subjectivité de la transgression. Nous y reviendrons, mais ce sont des choses apprises par expérience, par discussion, et dans le cadre privé.

3. *La présentation sociale : l'esthétique et l'attitude*

Sur la scène sociale, la première image de l'autre tient en deux points : son apparence et son attitude. Or, croiser un automobiliste revient à croiser une auto. Alors, au premier regard, le conducteur juge son semblable vis-à-vis de sa conduite et de l'esthétique de sa voiture. Il y a la forme, la couleur, la personnalisation, la marque, mais aussi « la conduite ». Tant de caractéristiques soumises à la subjectivité du jugement. Nous remarquons au cours des différents entretiens, certaines redondances quant à la catégorisation de l'autre sur la route.

i. *La figure du kéké*

Déjà, une certaine figure, celle du « kéké », revient à de nombreuses reprises dans le corpus d'entretiens. Diminutif du prénom Kevin, l'argot juvénile sacralise la figure. Le kéké est superficiel. Il parle fort, aime le foot, boit vite et beaucoup, montre ce qu'il possède et dissimule ses chagrins. Aussi, il chérit son auto, joue avec le rupteur, et la bricole le dimanche. Il apprécie ces choses simples, souvent dévalorisées par la jeunesse contemporaine qui valorise l'opulence. En effet, la logique *Instagram* populaire prône ces codes de la beauté capitaliste, la plupart du temps matérialisée par les choses chères. À l'heure des Vlogs au bout du monde, des presque encore enfants au volant de puissantes Mercedes, la poétique du populaire n'est souvent plus mise en avant que par la critique. Dans cette logique, la sensualité de Pierre Sansot²⁰⁶ cède sa place au pessimisme de Damien Saez²⁰⁷ pour parler de ces gens qui existent dans le peu. Aussi, les tribunaux populaires et numériques se moquent du « beauf », du kéké, de ceux qui se plaisent de certaines choses dévalorisées par le luxe et le consumérisme. Le kéké au volant s'exprime alors par des caractéristiques propres. Au détour de ce commun argot, les jeunes s'entendent pour définir ce dernier. « *Je ne suis pas un kéké tu vois, je n'ai pas décoré ma voiture non, je ne l'ai pas tuné* » (Matthias, 22 ans, étudiant, Bordeaux). Déjà, le kéké décore parfois. Ici, la question n'est pas d'arborer un pendentif au rétroviseur ou un autocollant de sa région. Communément appelée bolidage ou *tuning*, l'activité consiste en une modification importante de certaines caractéristiques de l'automobile. C'est dans l'exagération que le kéké excelle. Rabaissement disproportionné, néons, boomers, lignes d'échappements, reprogrammation du moteur, ces transformations pour certains découlent d'un manque de goût, elles ne sont pas dans la mesure. Aux yeux des jeunes, le kéké automobile manque parfois de finesse dans ses modalités d'expression : « *J'aime bien l'allure de la voiture. Et puis le bruit. J'aime bien les Ferrari. Je suis catégorisée, je m'en fous je suis une kéké, et j'assume à 100 % j'adore ça. [...] Dans la rue, il y a beaucoup de personnes, quand il y a une Ferrari qui passe, qui s'en foutent. Moi, je suis là « ooooooh, regarde, c'est une Porsche ». Et ça, ça fait « kéké ». Mais n'importe qui peut aimer, je trouve ça cool justement. Moi je travaille avec énormément de filles qui ne s'intéressent pas à ça.* ». (Sarah, 24 ans, Strasbourg, cuisinière). La figure du kéké déborde de la simple considération esthétique. Il porte aussi parfois grand intérêt au

²⁰⁶ Pierre Sansot, *Les gens de peu*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991

²⁰⁷ Damien Saez, globalement dans toute son œuvre. Le peu y est un filigrane.

ronnement de l'auto, à l'odeur de l'essence, au toucher de certaines matières (cuir, coutures, alcantara). À la fin de son intervention, la jeune femme fait part d'une considération intéressante. Effectivement, le kéké, diminutif de Kévin, est éminemment masculin. Cependant, et tel que Sarah en témoigne, ce n'est pas pour autant que les jeunes femmes se désintéressent de l'automobile. Le kéké, impressionne, et l'on ne brille pas, dans le monde de l'automobile, par la lenteur. « Ça m'est arrivé il y a quelques années de vouloir appuyer sur le champignon, pour faire un peu le kéké avec l'autre pote qui est en train de conduire » (Jeremy, 23 ans, Strasbourg, étudiant). La vitesse est aussi l'un des critères pour montrer sa maîtrise de la conduite, de l'auto, de son image. Ici, la vitesse se valorise par la prise de risque. Nous tous, connaissons une histoire d'une perte de contrôle lors de conduite de vitesse. Mais l'accident, à l'ère du numérique et à l'heure de la jeunesse, n'est plus le seul danger auquel le jeune s'expose lorsqu'il pense impressionner. En voici un bel exemple, récolté sur les réseaux sociaux :



November 21 at 3:37 PM · 🧑🏻

Le keke qui veut impressionner la gent féminine en roulant comme un fou avec sa BM, voici ta plaque que tu as perdu sous nos yeux suite à ton accélération, elle est rue Fries si tu la cherches 😂



😂👍❤️ 944

171 Comments

Encore un kéké qui vient de s'payer une voiture et qui est obligé d'exposer sa virilité fraîchement obtenue 😏

Ici, la jeune fille affiche le comportement au plus grand nombre. L'objet intrigue la population juvénile, qui réagit et en va de ses théories. Rite de virilité, tentative d'impressionner, l'on observe sous ce post tant d'explications que d'intervention. Quoi qu'il en soit tous s'accordent pour qualifier de tels comportements : à l'unanimité ou presque, ce sont ceux du kéké.

Nous choisissons de nous arrêter sur cette figure parce qu'elle apporte de précieux renseignements sur l'individuation du jeune. Elle met en lumière certaines contradictions. Bien que parfois, dans des circonstances exceptionnelles et pour en rire, il admet se

comporter de la sorte, le kéké, c'est toujours l'autre. En fait, il y a une sorte de *némésis* à tenir à l'écart pour la construction de l'identité de conducteur. Très peu assument d'apprécier ce qu'admire le kéké. Mais il est nécessaire, pour parler de son rapport à l'auto, et se présenter aux autres sur la route.

ii. *Le « A »*

La route est un espace qui affiche du statut de jeune sur le moment, tel qu'il se ressent. De la même manière qu'une carte de cinéma ou de transport, une autorité supérieure décide du changement de statut. Mais ici, la variable se distingue de l'âge, puisque l'expérience du jeune se soumet à un jugement arbitraire. C'est ainsi, en France, depuis 2002, il faut trois ans au jeune possesseur de permis (deux ans pour les bénéficiaires de la conduite accompagnée) pour s'émanciper sur la route. Après le passage du permis, le jeune conducteur doit apposer à l'arrière de son véhicule une marque de son inexpérience. Un gros « A » rouge sur fond blanc, difficile à louper. Il ne dispose que de 6 points et en regagne 3 par années, est limité sur autoroute, et le verre d'alcool autorisé pour les autres ne l'est pas pour les jeunes²⁰⁸. Suite à cette période, l'autre le considère comme son égal. Pourtant, la jeunesse et l'expérience sont deux spécificités éminemment subjectives. Dans le cadre de la route, le gouvernement impose le statut. D'un simple regard, tout conducteur sait s'il précède l'inexpérience. L'auto du jeune permis doit en effet afficher l'autocollant rouge sur fond blanc. Difficile à louper, c'est un stigmate au sens Goffmanien²⁰⁹. À ce titre, le jeune remarque tout un ensemble de conséquences au trait visible que constitue l'autocollant :

« Oui, ils se disent « elle a le « A », ce n'est pas grave si elle fait une erreur », après, le souci, c'est qu'on est restreint au niveau de tout. Ça veut dire qu'il y a beaucoup plus de chance de se faire arrêter. Impossible de boire, de fumer, de tout quoi. Je ne dis pas que sans le « A » on peut fumer, mais après, on peut être un peu plus lâche entre guillemets, parce qu'on se dit qu'on n'a plus le A quoi. Pour moi, c'est vraiment l'objet qui fait qu'on pourrait éventuellement se faire plus arrêter. » (Mélissa, Tarbes, commerciale). « « J'ai fait une connerie, ce n'est pas grave, j'ai un « A » au cul ». Du moins je l'ai pensé quand je faisais une connerie. Je me disais « le mec il a vu que j'étais « A », voilà ». Je pense

²⁰⁸ Source : <https://www.legipermis.com/permis-probatoire/>

²⁰⁹ Erving Goffman, *Stigmates : les usages sociaux du handicap*, Paris, Les Éditions de Minuit, Paris, 1975

que c'était un moyen de me rassurer aussi quand je faisais le con. C'est un peu facile, mais moi ça a marché comme ça. » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman).

Pour les deux interviewés, le « A » autorise l'erreur. C'est une de ses facettes : il informe les autres de l'inexpérience, et symboliquement, convoque leur tolérance. Alors l'erreur est davantage admise, et les autres usagers de l'espace routier font part de davantage d'indulgence au regard d'une faute de conduite. Méliッサ rappelle cependant que le « A », visible de l'extérieur, attire davantage le regard des gendarmes. Le jeune, dans les consciences collectives, est coutumier de transgression. Alors, il se sent parfois discriminé par cette marque sur son auto. *« Par exemple quand on roule à des vitesses, tu roules à la bonne vitesse, mais on te dépasse quand même. Et pourtant, quand je n'ai pas le A, j'ai l'impression que quand je roule à la bonne vitesse, on ne va pas me dépasser. Il y a des trucs un peu bizarres. Quand j'avais le A, j'ai remarqué qu'on me doublait tout le temps. On va me doubler, me faire des queues de poisson, et du coup, je me suis dit que c'est parce que j'avais le A « la jeune conductrice, elle est dangereuse, on va la dépasser celle-là ». Je n'aime pas du tout ça.* » (Lisa, 22 ans, Strasbourg, étudiante).

Le « A » transforme le rapport à l'autre. Les jeunes confient ce sentiment qu'ils ont parfois, d'un biais d'interaction routière lorsque l'interacteur aperçoit l'autocollant. Dépassements, klaxons, appels de phares, tant de pressions exercées par certains dès le repérage des autos marquées. Hormis ces conduites explicites vis-à-vis des jeunes conducteurs, simplement, l'autocollant est parfois vécu comme une mise à l'écart. Une quarantaine supplémentaire du monde adulte²¹⁰. Ici, ses compétences et sa légitimité sont partielles. Pourtant, ces jeunes ont passé l'épreuve, ils ont le permis. Alors certains, radicalement, préfèrent ne pas le mettre. De cette manière, ils dissimulent leur statut, pourtant bien conscients du risque encouru. *« Je ne l'ai pas souvent gardé, j'avais plutôt tendance à l'enlever. J'étais jeune, je jugeais que je conduisais suffisamment bien pour ne pas respecter l'obligation d'avoir cet autocollant. J'ai eu tendance à l'enlever plus facilement, bien avant la date légale.* » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). Dans ce cas précis, les jeunes choisissent le danger. Ils prennent le risque de l'amende pour gagner un

²¹⁰ Les jeunes sont en effet mis à l'écart, notamment dans la sphère politique – réforme des retraites en particulier – comme le souligne Olivier Galland in *Les jeunes français ont-ils raison d'avoir peur*, Paris, Armand Colin, 2009 et dans son interview donnée au Monde, « les jeunes sont doublement mis à l'écart », 2010

peu en égalité et ôter un peu du jugement des autres. Pour nombre d'entre eux, l'autocollant représente un vrai poids. Il place dans une catégorie à part, un statut intermédiaire, entre la jeunesse et le monde adulte. De plus, le statut « jeune conducteur » est paradoxal. En effet, le conducteur dispose d'une puissance symbolique de par son rattachement au statut d'adulte. Mais alors, qu'en est-il du « jeune conducteur » ? Est-il conducteur, adulte, ou bien encore jeune ? Cette réelle contradiction incite certains à masquer ce cachet visible, de manière à se déguiser, pour un temps, en conducteur, adulte. Pour toutes ces raisons, le moment d'ôter l'insigne est un tournant dans la carrière de conducteur. Pour certains, le dépôt de l'emblème est une fierté : « *Mon A vu que j'ai fait 3 ans de probatoire, vu que je n'ai pas conduit pendant 2 ans je l'ai eu qu'un an et j'étais tout fier de le poser sur ma voiture je ne sais pas pourquoi, mais j'étais très fier de l'enlever.* » (Paul, 25 ans, Poitiers, chargé clientèle) « *Du positif parce que ça y est, on est conducteur et puis aussi du négatif dans le style « tu es apprentie »* (Lise, 25 ans, Poitiers, institutrice). Telle l'obtention d'un nouveau diplôme, la dépossession de l'autocollant est une renaissance. Le jeune devient l'égal de ceux qu'il croise. À présent et aux yeux des autres, dans le monde de la route, il se sépare de sa distinction et devient anonyme. Le « A », évidemment davantage qu'un bout de plastique, dispose d'une immense puissance symbolique. Souvent donné par l'auto-école à l'obtention du permis, il est seul gage physique à disposition du jeune permis. La carte rose, en accord avec la temporalité administrative, n'est pas délivrée immédiatement. L'autocollant est la marque d'un nouveau statut, mais pas encore celui de conducteur. D'une part, il indique la validation du permis, l'entrée dans la communauté de la route. D'autre part il stigmatise de manière négative et précise l'inexpérience.

4. L'habitacle

La conduite automobile est une activité particulière. Les acteurs partagent la route, et en même temps, plongent dans cette forme d'isolation inédite réservée par l'habitacle. Routes et autoroutes sont en effet des espaces où se côtoient de très près le public et le privé. Ces deux dernières notions sont sujettes à controverse. Convoquons Elias pour préciser notre propos :

« Permettez-moi de vous donner quelques exemples. J'habite en Allemagne dans un institut. Mon petit appartement a sa propre entrée, son numéro, sa

sonnette. L'étudiant qui souhaite me parler, mes proches et amis peuvent me rendre visite quand ils le veulent. Ils n'ont qu'à sonner ou frapper à la porte, celle de devant ou celle de derrière qui donne sur la forêt et sur l'espace public en quelque sorte. Mais cela n'arrive pas, ou du moins, très rarement. Les personnes que je connais ou les inconnus ne viennent pas me rendre visite sans me téléphoner au préalable et prendre un rendez-vous. Ils respectent, pourrait-on dire, mon espace privé. Plus précisément, celui-ci ne devient en réalité espace privé que parce que d'autres personnes, et parmi elles mes voisins en particulier, le considèrent et le respectent comme tel. En d'autres termes, il ne devient véritablement espace privé qu'en relation avec le développement d'une norme sociale de comportement et de sensibilité spécifique. »²¹¹

Le sociologue allemand propose une définition claire du concept d'espace privé. En définitive, il ne s'agit pas de trouver un *espace* à soi, mais bien un contexte d'intimité. L'habitat n'est ainsi privé uniquement parce qu'il est annoncé comme tel. Et annoncé explicitement ou non, la maison est toujours un espace d'intimité. La voiture elle aussi, est souvent considérée comme un espace privé. Effectivement, elle appartient à son *propriétaire*. La logique voudrait que le conducteur soit seul maître des règles au sein de cet espace. Mais il fait face à deux problèmes. Déjà, la voiture se déplace sur l'espace public. Les routes appartiennent à la collectivité. En ce sens, le conducteur doit respecter certaines règles comme les limitations de vitesse ou les indications de signalisation. Mais aussi, et ce point est plus ambigu, certaines règles de l'habitacle sont également régies par des instances qui dépassent l'individu. Pourtant, le *propriétaire* est justement, garant et responsable de son véhicule. Mais puisque cet espace, la voiture, traverse sans cesse les espaces publics, le conducteur se doit de se soumettre à la régulation. Ainsi, même à l'intérieur de ce qu'il considère parfois comme un *espace privé*, il sait qu'il ne peut pas téléphoner, manger, ou encore fumer dans certains pays. Pour toutes ces raisons, la voiture, indirectement, participe de la confusion des espaces publics et privés.

Au-delà de ces considérations philosophiques, l'immersion de chaque conducteur dans cette réalité hybride fait surgir d'autres formes d'interactions. Déjà, au volant, l'automobiliste se confronte avec ses analogues, conducteurs inconnus pour la plupart. Mais il interagit également avec ses passagers, ou bien se recentre sur lui-même s'il est seul dans son auto. L'interaction routière comprend donc la confrontation avec l'inconnu

²¹¹ Norbert Elias, « L'espace privé, Privatraum ou Privater Raum », *Dynamiques de l'intime*, p.25-37

et le *co-voiturage*. Cette dernière forme d'interaction se subdivise en de multiples dimensions et influence le sens que les jeunes accordent à la conduite automobile. En effet parfois, le jeune modifie sa manière de se comporter au volant lorsque quelqu'un s'immisce dans son espace. C'est le cas de Sarah (24 ans, Strasbourg, cuisinière) : « *si je dois transporter des amis d'un point A à un point B, je respecte les limitations, je roule même un peu en dessous, on discute, etc. Toujours des privilégiés évidemment. On passe un moment tranquille. De toute manière, il n'y a pas n'importe qui qui me le demande, parce qu'ils savent que je dois bouger la voiture. Avec mes amis je roule vraiment très cool. Quand je suis toute seule, je roule vraiment plus vite, je suis beaucoup plus sportive.* ». Déjà, la jeune femme n'accepte pas d'ouvrir sa portière à n'importe qui. Mais aussi, son comportement s'altère selon si elle conduit en solitaire, ou accompagnée. En compagnie, elle se focalise sur l'interaction. Seule face à la route, elle accélère et se concentre sur le ressenti.

5. *L'accompagnement dans l'apprentissage*

Dès l'apprentissage des règles et comportements au volant, la présence de l'autre dans l'habitacle influence les représentations de la route. « *Les moniteurs ne m'ont pas vraiment donné confiance en moi pendant la conduite, c'est plus après que ça a été. Avoir un regard constant qui te regarde quand tu fais quelque chose c'est plutôt stressant, même si c'est pour apprendre. [...] Des fois, je sais que je pouvais ressentir presque de la peur du côté de la monitrice alors qu'elle est censée gérer les choses* ». Pour Sixtine (20 ans, Rennes, étudiante), l'instructeur est une présence oppressante. Parfois, le regard du passager, ici le moniteur, est un constituant de la crainte — ou de l'assurance — de l'expérience initiatique de l'automobile. Les jeunes émettent très souvent de vives critiques à l'égard des moniteurs. La phase d'apprentissage est toujours un moment délicat. D'une part, il convient d'intégrer des variables imposées, comme le code. D'autre part il faut porter attention à la relation avec son moniteur. Concernant l'apprentissage de la conduite par le code, Camiolo dans son ouvrage *L'éducation routière en question*²¹² précise les incohérences de la formation. Les réflexions du sociologue se confirment dans nos entretiens. Déjà, nombre de jeunes pensent le permis de conduire comme trop onéreux. La réflexion des interrogés questionne sur le système économique particulier de

²¹² Marc Camiolo, *L'éducation routière en question : socio-anthropologie critique du risque et de la sécurité*, Bruxelles, Fernemont, 2014

l'épreuve du permis de conduire. D'abord, le jeune passe le code, qui représente une infime partie du budget (un dixième en moyenne). Cette première étape ne comprend pas spécifiquement de relation privilégiée. En effet, aujourd'hui, la majeure partie de l'apprentissage du code se fait devant un écran. Que ce soit à l'auto-école ou directement en ligne, le rapport à l'autre dans cette phase est fortement limité. Ensuite, l'étape pratique du permis impose un certain nombre d'heures — vingt au minimum — en compagnie du moniteur. Palier indispensable, elle est aussi la période la plus longue de l'épreuve dans son ensemble. Ici, non seulement le rapport à l'autre existe, mais il est obligatoire. Alors, le jeune s'interroge. Pour certains, ce n'est pas l'expérience qu'ils paient, ni réellement la réduction de risque, bien que la double pédale propose un relatif coussin de sécurité. Non, ici, le conseil se monnaie. Pourtant subjectif et personnalisé selon le formateur, le tarif est le même pour tous. En fait, le système de rémunération des heures de conduite est particulier : **l'apprenti paie l'interaction**. Certes, il existe d'autres services inclus dans le tarif. Mais ici le jeune est en position d'infériorité vis-à-vis du formateur, qui représente l'autorité, et symboliquement, l'institution dans son ensemble. À ce propos, Maxence (25 ans, Strasbourg, barman) confie :

« L'auto-école veut des résultats et si tu n'es pas apte à présenter les résultats qu'ils attendent tu te fais engueuler. C'était une source de stress du coup. Quand tu faisais ta routine de conduite, ça passait, mais dès qu'ils avaient un regard d'inspection, ça devenait énormément stressant parce que moi j'y allais en me disant « je vais faire du mieux que je peux » et je me faisais engueuler pendant deux heures à conduire comme ça. Au final tu en ressors, tu as limite envie de pleurer parce que c'est chiant. Le mec qui s'occupait de moi avait une figure très paternelle, très agressive, du coup tout de suite c'était très impressionnant. À cette époque je n'avais pas autant de répondant que je peux en avoir maintenant, tu te faisais plus facilement écraser, tu te disais « je suis une grosse merde », voilà. [...] Mais tu vois je n'ai pas de bons souvenirs à l'auto-école comme j'aurais pu me marrer avec la mère. Un moment je me souviens, elle a eu une peur bleue et après on s'est tapé un fou rire, là (à l'auto-école), ça n'a pas été ça, c'était une démarche commerciale, de résultats, de vente, et du coup ça casse tout de suite la relation. ».

Le jeune reproche la violence et le statut de l'interaction. En effet le permis est l'une de ces premières institutions, mis à part l'école, à évaluer le jeune. À la différence du

système scolaire, ici, la formation est courte et le parent absent. L'évaluateur juge l'instant, et l'erreur est immédiatement sanctionnée. Le jeune conducteur fait face au jugement de l'inconnu, et doit immédiatement concilier. Parfois en désaccord avec le moniteur, la méthode ou plus largement le système, le jeune apprend un peu de la vie d'adulte en société. Finalement, la matrice de l'épreuve s'axe essentiellement sur l'interaction. En ce sens, elle est anthropologiquement nécessaire à la construction du jeune adulte. Il semble utile de préciser ici que ce système, parfois critiqué, convient à certains. Nombre de jeunes ne remettent pas en cause la manière d'apprendre à conduire. Ils évoquent souvent la complexité de la mise en place d'alternatives. Quoi qu'il en soit, ce moment d'intimité avec le moniteur et la machine est toujours signifiant. Les jeunes ont leurs avis quant à la qualité de l'interaction, et de l'ambiance dans le véhicule. Bien qu'ils accèdent finalement tous au statut de conducteur, ce moment d'échange bouleverse leur expérience de la conduite, leur histoire de conducteur et leur expérience de la route. En effet la perception et l'interprétation de ce moment dans l'habitacle influencent la réception des messages du moniteur. Par extension, le sens accordé au moment précise la lecture du Code de la route. L'expérience de l'apprentissage se lie donc intimement avec le ressenti du rapport au moniteur.

Avec ce dernier, le jeune partage l'habitacle à un moment ou à un autre pour obtenir la précieuse carte rose, et conduire sur la route en toute liberté. Il est un invariant auquel le jeune doit se confronter. Cette présence se perçoit de différentes manières, « *Je pense qu'en fonction du moniteur qu'on a, on peut être plus ou moins à l'aise.* » (Tiffany, 23 ans, Strasbourg, étudiante). À cause d'une mésentente, d'un conflit, d'une manière de transmettre en inadéquation avec ce qu'attend le jeune, dans certains cas, conduire avec son moniteur se vit avec difficulté. Cependant, pour d'autres, la relation rassure et accompagne pour surmonter l'angoisse de la formation et du permis. C'est le cas de Sophie (23 ans, Strasbourg, étudiante). Pour elle, la bonne entente avec son moniteur et l'ambiance dans l'automobile le jour de l'évaluation participe de sa réussite :

« Je m'étais dit « le jour du permis, ce n'est pas vraiment garanti, on va voir », et puis le jour du permis, au début, je n'étais pas sereine, et puis au bout de 5 minutes, je me suis dit « c'est bon, c'est dans la poche, c'est gagné » parce que je me suis sentie hyper à l'aise ce jour-là. Pourtant, d'habitude, pas tellement, mais le moniteur qui était derrière, et là, l'évaluateur était tellement détente, ils discutaient de leurs vacances à côté, je pense

que ça m'a mis dans une position de confiance. Le moment même où j'ai passé le permis, ça s'est bien passé. Mais pourtant, je n'étais pas plus rassuré que ça avant. Je m'étais dit « on tente le truc, on verra bien » ».

Le moniteur n'est pas seulement un examinateur. Il est présent lors de la prise de connaissance de la route par le jeune, durant tout son apprentissage. Parfois appréciée, d'autres fois non, la relation au formateur est toujours signifiante. Si l'apprentissage est une formation à la route axée sur soi, nombre d'acteurs partagent ces moments, et influencent, chacun d'une intensité particulière, la conduite du jeune. Tandis que la présence du moniteur lors de la formation est obligatoire, celle du parent ne l'est pas. Ce dernier est un autre regard, lui aussi signifiant, sur l'apprentissage de la conduite.

6. *Le regard parental*

Dans certains cas, les parents conseillent sur la conduite de leur enfant. Ils proscrivent ou valident certains comportements. Véritable extension éducative, la conduite automobile ne déroge pas à la transmission de savoir vers la génération suivante. Selon Assailly²¹³, la conduite automobile s'apprend sur la banquette arrière. À ceci nous répondrons avec nuance. Certes, les comportements du parent influencent, mais pas systématiquement, et pas avec la même intensité suivant le jeune. Et la transmission n'émane pas uniquement du parent, mais aussi du moniteur, des frères, des sœurs, des proches, des pairs, etc. Une certitude cependant au regard de nos interviews, la conduite du parent stimule une réflexivité chez le jeune lorsqu'il se retrouve sur la route. Les enfants ont systématiquement un avis, et donc une analyse sur la conduite de leurs parents. Souvent, l'enfant observe et l'avis s'exprime une fois conducteur. Avant cela, l'enfant, en défaut de légitimité sur la question ou bien simplement inculte de la conduite automobile, vit la conduite de manière passive. Il se fait transporter, pour aller chez les grands-parents, en vacances ou à l'école, sans réellement se soucier de la qualité et de la précision de la conduite de ses parents. Mais dès qu'il accède au statut de conducteur, passée l'épreuve du permis, vive est parfois la critique de la conduite de ceux avec qui il a partagé tant de trajets.

²¹³ Jean-Pascal Assailly, *Homo automobilis ou l'humanité routière*, Paris, Imago, 2018 et *La mortalité des jeunes*, Paris, Château d'Olonne, 2016

Le cas de la conduite accompagnée est particulier. Il ne s'adresse pas à tous et propose une expérience inédite de l'apprentissage. En France, dès 16 ans, le jeune est en possibilité de prétendre à la conduite accompagnée. Il s'agit, suite à une courte formation en auto-école, d'appréhender la conduite accompagnée d'un proche expérimenté. Très souvent le jeune apprend avec sa famille. À ce propos, Maxence, (25 ans, Strasbourg, barman) confie son avis mitigé sur ce mode d'apprentissage :

« La conduite accompagnée, c'est toujours le même problème. C'était bien au niveau ambiance, c'était cool, tu as ta mère ou ton père à côté, ils te disent quoi faire, mais tout de suite, tu te rends compte que tu prends des réflexes qui ne sont pas corrects, c'est à dire que, je vais te dire n'importe quoi. Pendant un mois, j'étais avec un moniteur d'auto-école, après pendant 6 mois, j'étais en conduite accompagnée, et après pendant 4 autres mois tu repassais en auto-école. Pendant le mois où tu repassais en auto-école, j'ai le souvenir de mauvais quart d'heure, où tu avais des contrôles, et tu te faisais engueuler pour rien quoi, c'est toujours le même délire. Peut-être que la conduite accompagnée a un défaut, c'est que celui qui cadre cette conduite est peut-être un peu plus laxiste que les moniteurs d'auto-écoles. », de même pour Tyffany, (23 ans, Strasbourg, étudiante) « Mon frère fait conduite supervisée en ce moment, il va bientôt passer son permis, et j'ai remarqué qu'il avait pris plein de mauvaises habitudes, pas que par mes parents, mais quand on conduit sans moniteur à côté, on a tendance à conduire un peu plus détendu, à faire un peu moins attention. Mes parents ne lui font pas de remarque sur ça, et du coup, il prend de mauvaises habitudes. Ce n'est pas forcément celles de mes parents en particulier, mais ce sont de mauvaises habitudes en général. ».

Les conseils parentaux ne sont pas toujours bien reçus. Pour ces jeunes, il est parfois question de contradiction, divergence entre les deux parties. D'une part, les professionnels s'attachent à une rigueur presque mécanique dans la manière de transmettre la règle. De l'autre, les parents, au regard de leur expérience, proposent une vision plus subjective de l'appropriation de la route. Ils négligent parfois la relève de certains points pourtant nécessaires aux yeux du jeune.

Afin de remédier à ces soucis inhérents à la présence du parent lors de l'apprentissage accompagné, Thomas, (26 ans, Pau, employé), qui lui n'a vécu que l'apprentissage « classique », propose une solution : un métissage des méthodes : « en mettant en

comparaison avec des amis qui eux ont fait la conduite accompagnée, j'ai trouvé ça pas mal de faire ça uniquement avec un moniteur, parce que tu n'as pas de parasite du fait de tes parents qui t'apprennent des erreurs. Je suis parti d'une page blanche, que les bonnes choses. [...] ce n'est pas leur job d'apprendre à quelqu'un de conduire. À mon avis, tu peux apprendre des choses parasites, et c'est plus difficile de revenir après dessus. La meilleure manière d'apprendre à conduire, ce serait peut-être commencer la conduite avec un moniteur d'auto-école, et ensuite... c'est déjà le cas... faire une dizaine d'heures avec l'auto-école, que tu aurais le droit de coupler avec un apprentissage avec les parents, et eux-mêmes devraient être formés une matinée avec l'auto-école pour pouvoir apprendre quand ce sont eux qui font conduire. ». Pour lui, si les méthodes se couplent, le néophyte appréhende la route plus précisément. Évidemment, nous précise-t-il plus tard, pour une application efficace de cette hybridation des modes d'apprentissages, une formation parentale pour réactualiser leur rapport aux règles de la route s'avère nécessaire.

7. *Blablacar : le passager inconnu*

À la différence de la moto, du vélo ou autre moyen de déplacement personnel, l'auto est construite pour se partager. Son habitacle s'agence pour le transport d'autres passagers. On y trouve des banquettes, des ceintures des sièges enfants et bébés. À moto par exemple, l'expérience est davantage solitaire. Nul habitacle n'isole le pilote. La discussion avec le passager est complexe, puisque le motard se confronte quasi directement au vent, au froid, au chaud, à la pluie, aux éléments. En auto, les passagers et conducteurs se déplacent en toute proximité dans une bulle d'isolement. L'interaction y est presque inévitable. Tout dépend du modèle, mais quelle que soit la voiture, toujours au moins une place est prévue pour un passager. Alors, se met en place un mode de rencontre bien particulier et propre à ce monde original qu'est la route : le covoiturage. Au départ, la rencontre avec l'inconnu est exceptionnelle, il n'existe pas de structure organisatrice du covoiturage. Alors la mise en relation se déroule directement sur le bord de la route. Une destination griffonnée sur un bout de carton ou parfois simplement un pouce levé sont les seules caractéristiques de l'autostoppeur. Ce dernier profite du passage pour saisir une auto et voyager gratuitement ou presque. Pour certain, ce mode de transport est même devenu un mode de vie, dans la culture américaine notamment. Le

célèbre roman de Kerouac²¹⁴ raconte dans *Sur la route* ses différentes expériences de voyage en stop. L'œuvre tient sa célébrité non pas du trajet, qui relie un point à un autre, mais de la poésie et de la signification pour l'expérience. Le stop convoque en effet aventure, aléatoire, danger même, mais surtout rencontres impossibles. Au même titre qu'un psychotrope, il immerge le stoppeur dans une réalité inconnue, presque fantastique. Il est donc bien davantage qu'un simple moyen de transport. Pour reprendre la belle formule de la sociologue Stéphanie Vincent dans une interview à *Le Temps* : le stop « sert à réintroduire de l'étrangeté dans un monde globalisé »²¹⁵. Maintenant, sur la route, il est plus rare de croiser de jeunes stoppeurs. Non pour cause du déclin du désir d'aventure, mais grâce aux alternatives proposées. En effet, la jeunesse contemporaine valorise toujours l'aventure, le voyage, l'immersion culturelle. Pour preuve l'immense succès des vlogs sur internet, des récits de voyage, de Camus²¹⁶. Le stop semble simplement avoir fait son temps, tout du moins pour les moins téméraires. Mais le sens du voyage ne disparaît pas. Mais le mode de transport qu'est le stop perd de sa popularité. En réalité, il existe un nouveau moyen de covoiturer, se rapprochant du stop, mais en accord avec les principes de sécurité et de consommation contemporains. En effet, cette nouvelle forme de covoiturage 2.0 proposée par *Blablacar* reprend de nombreuses caractéristiques pourtant propres à l'autostop. Ce système met en relation conducteurs et passagers d'une même destination, de manière à réduire coûts et émissions toxiques. L'application et le site internet opèrent grâce aux avis utilisateurs. Suite au trajet, chacun laisse son avis sur son expérience. Dans la logique contemporaine des algorithmes, comme le précise Cardon²¹⁷, une note de 1 à 5 et un petit commentaire suffisent à construire le bref profil — et la réputation — de l'utilisateur. Mais *Blablacar* est bien davantage qu'un simple moyen de se déplacer. C'est même devenu une expression, un verbe à conjuguer. Et puisque la langue est le berceau de la pensée, l'immersion du terme « blablacar » dans le sens commun témoigne de son importance sociale : le blablacar est un mode de vie, une valeur sociale. Un mode de vie simple et peu onéreux, où l'on engage une proximité avec l'inconnu. Prendre un *Blablacar*, c'est confier notre existence à une photo et une note. Et ceci n'est jamais suffisant. Si l'ubérisation normalise ce modèle économique, quatre

²¹⁴ Jack Kerouac, *Sur la route*, Paris, Gallimard, 1979

²¹⁵ Interview de Stéphanie Vincent par C. M. « L'autostop est une façon de réintroduire de l'étrangeté dans un monde globalisé », *Le Temps*, 2013

²¹⁶ Réflexion issue de l'émission *Grand Bien Vous Fasse*, Ali Rebeih, « Comment Albert Camus peut-il changer notre vie », 3 janvier 2020

²¹⁷ Dominique Cardon, *A quoi rêvent les algorithmes : nos vies à l'heure des big data*. Paris, Seuil, 2015

étoiles contentent certes pour se faire livrer une pizza, mais parfois pas pour partager un trajet. Autrement dit, les systèmes de notations sont si diffusés, qu'ils sont entrés dans la norme. Chaque service numérique propose ce mode de consommation, et celui qui ne joue pas le jeu perd en attractivité. Nuançons notre propos tout de même puisque nombre de jeunes se rassurent avec la note et la photo. Mais *Blablacar* est bien davantage qu'un système de notation par bons points.

Blablacar est innovant. Il est un intermédiaire entre le *covoiturage* et l'autostop. Le degré de confiance et d'aventure convainc la jeunesse contemporaine, coutumière de ce nouveau mode de partage automobile. *Blablacar* supprime l'attente et l'*alea* de l'autostop, mais il conserve l'obligation d'interaction avec l'inconnu. En cela, il est un trajet partagé inédit. Nombre de jeunes profitent également de l'opportunité de se faire un peu d'argent, ne serait-ce que pour rembourser le trajet. Le départ se lit alors telle une véritable entreprise sociale, au-delà de son aspect strictement pratique et économique. Pour une heure, deux, ou bien plus, le jeune s'associe avec un ou plusieurs passagers éphémères. Ces moments sont le théâtre d'une socialisation particulière, où provisoirement, deux inconnus prennent part au même trajet, au même espace. Parfois l'interaction est une réussite, parfois un échec, tout dépend des attentes de chacun, de la fantaisie du jour, des préférences, représentations et valeurs.

« C'était il y a longtemps, c'était un retraité qui allait vivre au Portugal je me souviens de ça, j'avais fait Montpellier-Toulouse avec lui, on avait parlé de politique internationale, sûrement des États-Unis je ne m'en souviens pas trop. Mais c'était quelqu'un qui avait, enfin moi ça m'a un peu dérangé parce qu'il avait des positions très tranchées en fait et moi je ne suis pas trop comme ça et qu'en plus je me dis « bon j'aime bien les gens », et quand tu as un truc comme ça tu ne fais pas en sorte qu'il soit mal à l'aise ou je ne sais pas quoi tu vois. Enfin moi je sais que si je prends quelqu'un en Blablacar je vais faire en sorte que la personne se sente à l'aise et si ce n'est pas son opinion on passe un peu à autre chose, et c'est vrai que là il avait un peu des positions tranchées et que bon du coup voilà ce n'était pas fou. Après je sais que j'avais fait un covoiturage et c'était entièrement des filles. Il y en a une, elle retrouvait son copain, l'autre faisait un enterrement de vie de jeune fille et il y en a une, elle se retrouvait entre copine mais ça faisait 5 ans qu'elles ne s'étaient pas vues, un truc comme ça, du coup c'était échange de bons plans, « qu'est-ce que vous allez faire ce week-end les filles ? »

et très bien. Plus profond sans l'être, je pense que jamais j'ai vraiment raconté ma vie non plus, pas à ce point-là, mais plus profond qu'avec quelqu'un que je ne connaîtrais pas dans la vie en général. Là tu te dis « on va passer 2 h ensemble et ils connaissent quand même quelques détails de ta vie quand même. » » (Mélanie, 23 ans, ville inconnue, en recherche d'emploi).

Le témoignage de la jeune femme précise le caractère hasardeux de la rencontre. Bien que le site renseigne de la « qualité » du conducteur, il se retrouve toujours face à une subjectivité à découvrir. Du reste, le passager s'y accoutume le temps du trajet. Ce temps de jeu de représentation éphémère, l'objectif pour le conducteur est de mettre « à l'aise » son passager. Nos nombreuses observations lors de trajets en tant que passager mettent en lumière des invariants. D'abord, il y a la prise de contact, souvent par messagerie. L'échange numérique précise le lieu et l'heure de départ. Il s'agit ici de ne pas être en retard, non pas pour soi, mais pour le bien du commun. Les portières claquées, l'expérience collective débute de la même manière qu'une interaction ordinaire à ceci de différent qu'ici, impossible de s'extraire de la situation pour reprendre son souffle. Celui qui conduit, bien qu'il touche rémunération, reste maître de l'interaction. Il décide de l'ambiance générale. Il juge, décide de s'il allume l'autoradio, la climatisation, le chauffage, prend des nouvelles des passagers ou bien conduit en silence. Cependant, si l'un des passagers ne joue pas le jeu de l'intersubjectivité dans l'habitacle, en un instant, le trajet bascule et l'environnement devient pesant. Provisoirement, la solidarité devient organique au sens de Durkheim²¹⁸. Les covoiturés sont, l'instant du trajet, interdépendants. L'enjeu de ce nouveau type de co-mobilité ne se joue donc pas uniquement sur la destination et le risque automobile. L'interaction tient un rôle primordial dans la signification accordée au trajet, et donc sur l'expérience individuelle et collective.

Mais, « *le covoiturage, maintenant, c'est un peu un truc de gros cons, il y a souvent des gros cons, dans le sens où les mecs, comme je te disais, le genre de mec qui prend aux sorties d'autoroute, il n'a pas compris le concept du covoit. Je m'en fous qu'il dépose un peu loin, mais au moins où il y a des bus. Ça m'est arrivé à Pau l'autre jour, le mec il me dépose, je fais « vous pourriez m'avancer, qu'il y ait un arrêt de bus », et il me dit*

²¹⁸ Émile Durkheim, *De la division du travail social*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991

« non » et le mec se barre. Ce n'est pas ça l'esprit du covoiturage. Pareil, des mecs, ça se voit trop, avec les grèves SNCF, les prix décollent de ouf, 60 euros pour faire Pau Paris, s'il y a trois, quatre personnes, 400 euros, ils se font 100 euros de marge. Le concept du covoiturage, c'est de s'entraider, de rencontrer des gens, et là pour le coup, les mecs sont là pour se faire de la thune. En plus, il y a plein de gens, c'est en mode taxi, ils ne parlent pas. Que la discussion soit chiant, que tu n'as pas envie de parler, ok, mais tu as des gens qui sont dans la voiture, hop, le casque et on attend. Les mecs qui mettent la radio à fond, tu as toujours des vieux gars qui vont abuser, qui vont te mettre à 4 dans une clio, tu as le passager du milieu qui est tout serré, les bagages sur toi parce que tu n'as pas de place dans le coffre, tu dois faire Lyon Toulouse... c'est chiant. Ça perd cette optique-là, d'entraide, et d'un autre côté, tu as ce système de notation de covoiturage, je suis contre ça aussi. Ça fait vraiment vieux service Uber, je suis contre les systèmes de notation. Le nombre d'étoiles je trouve ça pourri. Il faudrait juste laisser des commentaires, mais le côté revenir à l'école « conduite : 17/20 » je déteste ça, en général, moi, je ne note pas, et si je dois noter, c'est parce que le mec était vraiment cool, là je mets 5, sinon, c'était vraiment un gros connard, le mec conduisait ultra mal, pas du tout arrangeant, pas dans l'esprit du covoiturage, je mets 0. Je suis plus dans le truc binaire comme ça. Recommander ou ne pas recommander. Ça reste un système de notation, mais les étoiles je trouve ça ultra pervers, ça me fait penser à l'épisode de Black Mirror, où ils notent les gens. En plus j'écoutais une interview des auteurs de Black Mirror, qui se sont inspirés des systèmes de notations sur BlaBlaCar pour faire l'épisode. Surtout qu'en Chine, ce sont des caméras, des algorithmes qui mettent des notes de conduite aux gens, s'ils traversent bien au feu vert, au passage piéton. Ça fait un peu flipper de tout noter. Pour les restos, pour tous les magasins sur Google. » (Alex 23 ans, Pau, photographe).

Pour ce jeune, il y a un conflit entre le désir d'aventure, de légèreté, que recherchent les jeunes dans le covoiturage, et la manière de traiter l'échange monétaire. Ce n'est pas de monnayer un service qui dérange, mais l'interférence générée par le transfert. En effet, il faut savoir que l'automatisation du système est souvent critiquée. Avant, le site revêtait seulement le rôle d'intermédiaire entre conducteur et passagers. L'échange se faisait de main à main, laissant place à quelques arrangements. Un jeune, lors d'une discussion, nous confie même que dépourvu de monnaie, il paya son voyage de deux joints. À présent, le site s'occupe du paiement. Il récupère une commission et bloque tout détournement. Alors, le *Blablacar* devient plus onéreux, puisque le système s'officialise,

se sécurise, se popularise. Ceci ne veut pas dire qu'il perd de son essence, mais seulement, il s'aseptise. *Blablacar*, au fond c'est un contexte. Le système stimule l'expérience et le partage, mais reste perfectible. Si le voyage perd de sa poésie avec le système de paie, il demeure un haut lieu interactif. En entrant dans l'auto, impossible ou presque d'échapper à la discussion et à la mise en ambiance.

L'interaction devient significative lorsqu'il y a une influence, une réflexivité sur la pratique de la conduite automobile. *Blablacar* propose justement une option offrant un retour sur sa propre manière de conduire. Le système de note fait réfléchir le jeune, et l'invite à reconsidérer son jugement sur ses attitudes au volant : « *Quand tu vois ta note pas au maximum, ça permet de te demander ce que tu as pu faire.* » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). À ce propos, Raihane, (22 ans, Bayonne, étudiante), prend ces commentaires au sérieux, ne saisissant « *pas quel intérêt auraient les autres conducteurs à donner une bonne note alors que l'autre n'a pas bien conduit. Ils ne vont pas être payés ni quoi que ce soit. Je pense que les gens sont assez honnêtes de ce côté-là.* ». Souvent critiqué, le système de note est utile pour certains. Il stimule la remise en question et modifie les défauts de conduite. Globalement, le bilan est bienveillant sur le procédé d'évaluation. D'un côté, il fait gage de confiance lorsqu'on réserve un covoiturage, et d'un autre, par suggestion, corrige les imperfections.

8. *Et les autres interactions*

Au-delà de ces passagers extraordinaires — les parents et moniteurs lors de l'apprentissage, et les covoitureurs — les jeunes enquêtés transportent souvent leurs pairs, leurs parents, et plus rarement des autostoppeurs. Sauf situation exceptionnelle, les jeunes s'affairent à proposer un trajet agréable à leurs passagers. Il existe plusieurs types de comportements. Par exemple, bien que Maxence (25 ans, Strasbourg, barman) soit un passionné de musique, il priorise le bien-être de ceux qu'il transporte : « *Quand tu as des passagers qui veulent dormir aussi. C'est toujours agréable de couper la musique.* ». Il y a donc une forme de solidarité, d'empathie même, puisque le jeune intériorise le statut de passager. De cette manière il anticipe leurs attentes et propose une conduite plaisante. À ce propos, Sophie, (23 ans, Strasbourg, étudiante) met un point d'honneur à ne « *pas faire peur à la personne non plus* ». Le jeune analyse le statut de passager. Indirectement, il réfléchit donc à sa propre conduite. En conséquence, lorsqu'il se fait transporter, l'erreur

est moins admissible. C'est le cas de Thomas (26 ans, Pau, employé) : « *quand je suis passager, je pense très vite à me focaliser sur leurs défauts de conduite* ». Il existe une figure du bon, et du mauvais passager. Certaines attitudes, réflexions et conseils ne sont pas appréciés en tant que conducteur, précise Sixtine (20 ans, Rennes, étudiante) : « *ce n'est pas non plus bon de montrer au conducteur qu'on est stressé ou de hausser le ton, parce que ça peut encore plus angoisser, etc. Je pense qu'il ne faut pas réagir quand on est à côté.* ».

Au même titre que la possession du permis de conduire, la responsabilité est l'une des principales caractéristiques du statut d'adulte. Le transport de l'autre particulièrement, éveille la conscience sur la responsabilité. À cet égard, pour le conducteur, partager son habitacle est parfois une source d'inquiétude. Tiffène, (22 ans, Strasbourg, étudiante), nous parle de son rapport au passager : « *J'ai mis du temps. Maintenant ça va. Question de responsabilité. Ça ne me dérangeait pas de prendre la responsabilité de moi-même, mais à partir du moment où je prenais la responsabilité d'emmener d'autres gens, c'était quand même plus stressant. Maintenant, ça ne me stresse plus quand je suis toute seule, mais quand il y a des gens, ça me stresse un peu plus. Maintenant, ça va, parce que j'ai l'habitude de ma voiture, je commence à avoir l'habitude de conduire, mais par exemple, faire des covoiturages, je ne me sens pas de prendre des gens, en plus que je ne connais pas, et ils me font confiance pour conduire. Non, pour l'instant je n'ai pas encore franchi ce cap-là. Pourtant, je fais des covoiturages avec des gens que je ne connais pas, mais l'inverse non.* ». Conduire avec quelqu'un est une charge particulière. Non seulement il y a ce devoir d'emmener son passager à destination, mais aussi celui de ne pas porter atteinte à son existence : « *la responsabilité au niveau du véhicule, c'est important certes, mais à part notre vie a priori ça ne met pas d'autres vies en jeu. Alors que le fait d'avoir quelqu'un d'autre dans sa voiture, le fait de respecter ça, ça va aussi nous dire est-ce qu'on va conduire de manière normale, de la manière habituelle quand on est avec quelqu'un.* » (Mathias, 22 ans, ville inconnue, étudiant).

9. Le partage de la route

Sur la route l'habitacle est un univers de sens. Cependant, conduire signifie également sortir de son confort et se confronter à l'hétérogénéité du monde. Conductrices et conducteurs croisent à chaque sortie différents acteurs de la route, qu'ils soient en voiture

ou non. En effet, il existe mille manières d'investir le bitume. Hormis sur autoroute, il est possible au cours d'un même voyage de partager la trajectoire avec des cyclistes, motards, piétons, joggers, etc. Pour ces raisons, une sociologie de la route s'inscrit dans une sociologie du quotidien. Dans la lignée de Lefebvre²¹⁹ et Maffesoli²²⁰, Grassi parle de ces « *microévénements significatifs* »²²¹ qui adviennent à chaque instant. Constamment, l'acteur se confronte tout un ensemble de détails qu'il interprète pour se construire. Particulièrement, chacune des interactions transforme l'individu à son échelle. Elles sont une marque, un tatouage invisible au service de la psychologie personnelle. Pour certains, la pluralité routière se ressent positivement. Mais pour les interrogés, le partage de la route soulève plutôt de nombreuses problématiques. Ainsi, pour les jeunes, l'autre est une des premières causes de risque :

« C'est de là que peut venir le premier risque. Parce que moi toute seule sur la route, je ne suis pas dangereuse. Mais une fois qu'il y a une prise en compte des autres... Les autres, tu ne calcules jamais trop leur attitude, leurs déplacements et je pense que le danger peut venir d'une non-évaluation de ce que l'autre peut faire dans sa voiture. Enfin, pas dans sa voiture parce que les piétons peuvent aussi emmener un danger. En fait, tout ce qui peut être amovible, parce que même les animaux que tu vois sur les routes peuvent être un risque à prendre en compte. Je dirais les autres êtres vivants. » (Sixtine, 20 ans, Rennes, étudiante) ; *« Le plus grand danger c'est les autres. Non, on ne sait jamais ce que les autres peuvent faire au volant, il faut être attentif, même sur un rond-point par exemple, il y en a beaucoup qui ne mettent pas de clignotants, on peut penser qu'ils sortent à cette sortie alors que non, c'est juste qu'ils ont oublié le clignotant, ça peut vite créer, si on n'est pas attentif, si on roule qu'en faisant attention à soi, je pense que des accidents, il y en aurait bien plus. »* (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante). La présence d'autres conducteurs sur la route est très souvent ressentie comme un danger. Ils sont l'imprévu, l'inconnu. Et l'autre est rarement soi, bien que certains se remettent tout de même en question : *« On ne sait jamais à quoi s'attendre, donc il faut faire attention. Après, ça peut être nous le danger sur la route [...] parce qu'on peut conduire dans un*

²¹⁹ Henri Lefebvre, *Critique de la vie quotidienne*, Paris, L'arche, 1958-1962

²²⁰ Michel Maffesoli, *La conquête du présent : pour une sociologie de la vie quotidienne*, Paris, Desclée de Brouwer, 1998

²²¹ Valentina Grassi, « Sociologie du quotidien » in Valentina Grassi, *Introduction à la sociologie de l'imaginaire. Une compréhension de la vie quotidienne*, Toulouse, Erès, 2005

autre état que normal, on peut conduire dangereusement, trop vite, quelque chose comme ça. » (Jean, 22 ans, Strasbourg, étudiant) ; « Je pense, enfin ça, ça vaut pour moi aussi, mais le manque de projection, se rendre compte qu'on n'est pas tout seul sur la route c'est je pense que c'est ce qu'il y a de plus grave, bon ça implique beaucoup de choses, mais je pense que c'est ça qui est la base de beaucoup d'accidents et de dangers qui sont pris sur la route. De se rendre compte qu'on ne conduit pour soit, mais aussi pour les autres, de se rendre compte qu'on n'est pas tout seul sur la route. Déjà qu'on représente un danger pour soi, on peut aussi possiblement si on n'a pas de conduite adaptée en représenter pour les autres. » (Gaétan, 23 ans, Aressy, étudiant).

Il existe une catégorisation des acteurs routiers ressentie par les jeunes. En effet, s'opposent presque radicalement deux manières de se comporter sur la route : *« Moi, le gros danger, je trouve qu'il y en a de plus en plus, ce sont les vieux. Je trouve qu'ils sont dans leur monde en fait. Le souci, c'est que moi, le matin je vais au travail, j'ai envie d'y arriver vite parce que j'ai envie de repartir au travail, enfin bref. Tu tombes sur un vieux, tu sais que tu arrives 20 min après. Il ne capte rien, il ne regarde pas, il est à 10 à l'heure, il n'en a rien à foutre de ce qu'il se passe autour. Moi, je trouve que c'est un danger, vraiment. Il freine d'un coup, tu ne comprends pas, tu es obligé d'anticiper, c'est un problème. » (Mélicha, 22 ans, Tarbes, commerciale).* Les plus âgés sont soumis à la critique. Le Japon propose, sur une base de volontariat, aux conducteurs les plus âgés d'apposer une vignette spécifique pour prévenir les autres usagers. Mais la France, nous l'avons vu, ne propose que la vignette « jeune conducteur ». Malgré tout, l'autocollant reste une manière de prévenir l'autre du manque d'expérience du jeune sur la route. Prévenir du danger est déjà une des manières de contourner le risque.

Nombre de jeunes se plaignent du contraste opposant les différents usagers de la route. Au-delà du sentiment de discrimination du jeune conducteur, elle est en effet vécue comme un espace d'interactions parfois paradoxales. Les cyclistes sont par exemple un imprévu dérangeant qui revient souvent : *« Ce sont des dangers, ils se croient tout permis alors qu'ils doivent respecter le code de la route. Ce sont le genre de personnes qui vont passer au rouge au feu, après, ils vont râler, ils vont passer au passage piéton en roulant alors qu'ils sont censés descendre, ils font un peu ceux qu'ils veulent. Un coup je suis considéré comme un piéton, une autre fois, je suis un cycliste sur la route. Ils débarquent de n'importe où, ils te doublent à droite, à gauche. Ce qui les arrange. » (Raihana, 22 ans,*

Bayonne, étudiante) ; « *Eux, ils me gavent ! Ils sont toujours en pelotons en plus, c'est un problème. Mais moi, j'en trouve même sur la nationale, il faut trouver une solution, c'est hyper dangereux, je n'arrive pas à comprendre. Après, s'ils veulent jouer leur vie, ils jouent leur vie. En plus, la route, elle est à leur mère, comme ça au moins, tu es serein ! C'est un délire. Ça me gave, mais bon, qu'est-ce que tu veux faire ? Ils veulent faire du vélo on va leur laisser faire du vélo. Après, je pense qu'il y a des routes un peu plus aptes à les recevoir qu'une nationale. Après, ils font ce qu'ils veulent. Ils me gavent, surtout que tu es obligé d'aller sur la file de gauche putain. Je trouve ça dangereux. La personne d'en face elle n'a pas compris, elle avance, tu te la prends en pleine face. Pourquoi ? Pour un putain de cycliste. » (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale). Le cycliste dispose d'une triple casquette. Parfois piéton, parfois automobiliste, parfois cycliste, certains s'approprient le Code de la route sans se soucier de l'autre. Peu encombrant, le vélo se faufile entre les voitures, sur le trottoir et les zones piétonnes. Ceci lui vaut souvent la critique des différents acteurs de la route. Sa présence se vit comme une injustice, un danger, bref, une nuisance.*

10. Un moyen de rompre l'interaction

La route, nous l'avons vu, est un espace de liberté. D'affranchissement dans la mobilité certes, mais aussi une rupture provisoire de l'interaction sociale. Prendre le volant, seul, c'est s'assurer *son moment*. Un instant à soi, privilégié. Un moyen de se parer des autres, mais aussi du cadre social imposé. Cela l'a souvent été évoqué dans ce travail, mais les injonctions sociales contemporaines pèsent sur l'individu. De ces contraintes, assurément, la voiture propose une échappatoire.

Comme le rappelle Sébastien Dupont²²², la solitude est *paradoxale*. À ce titre elle est un problème social, particulièrement chez les jeunes de générations. Quoi qu'il en soit, elle participe bien plus à l'élaboration d'une « *capacité à être seul* » qu'à la mise en exergue d'« *un sentiment de détresse* ». En ces temps de rupture, ces moments à soi proposent aux jeunes de relativiser les choses. Ces instants d'absence provisoire régénèrent. La liberté est à la pensée à l'introspection. Un enseignement sur l'entourage et plus largement le monde dans son ensemble. Globalement, la solitude participe à la

²²² Sébastien Dupont, *Seul parmi les autres : le sentiment de solitude chez l'enfant et l'adolescent*, Toulouse, Erès, 2010

construction de l'intime. La rupture temporaire autorise la respiration de reprendre son souffle — « laisse-moi le temps de respirer ! ». Ce sentiment éphémère de liberté, hors de toute contrainte sociale. Sans interaction directe, l'instant est propice à la réflexion. Chacun se construit une ambiance, un écosystème particulier pour apprécier le moment. Une marche, une sortie, une réclusion dans la chambre. Le jeune se dessine toujours une atmosphère pour un entretien avec lui-même. Un univers de sens primordial et intime dans lequel personne ne peut accéder sans invitation. Une fabuleuse stratégie pour se couper du monde, une ressource pour garder le contrôle. Vouloir être seul n'a pas la même signification suivant le moment. Le moment se ressent différemment selon la période de la vie. La jeunesse insuffle un sens particulier à ces moments. Ils expriment un désir de ponctuellement s'éloigner, tout en maîtrisant l'environnement dans lequel ils s'immergent. Garder le contrôle sur l'ambiance de la solitude n'est en réalité qu'un moyen pour se concentrer sur la réflexion. Altercations avec les copains, les copines, petites amies, petits amis, famille, réflexions sur l'avenir, le passé, le présent, le futur. L'être seul est propice à l'imaginaire. Dans le choix d'un environnement, ces moments contribuent à régir différents aspects de l'existence actuelle et à venir du jeune. L'absence est particulièrement propice à la quête de sens. Et l'édifice d'un environnement de pensée laisse entrevoir un sentiment de liberté, d'indépendance face à ses choix et ses réflexions.

La jeunesse évolue dans une réalité complexe. Dans cette période de dépendance financière et spatiale²²³, les temps de réclusion se font rares. En effet, à la maison, à l'école, ou dans l'espace public, elle existe chez l'autre. Même sa chambre, intense espace de personnalisation, est soumise à la règle des parents. Le lit, les murs, le bureau ou autre mobilier rappelle toujours que cet espace d'intimité ne lui appartient pas tout à fait. Sur ce point, l'automobile fait office d'émancipation. Elle est l'un de ces premiers lieux à soi, de ces premiers environnements personnalisables. Un chez-soi qui tombe à point nommé. Un moyen de se détacher quelque peu de l'interindividualité pour s'isoler dans son cocon. Alors, entrer dans une auto, c'est aussi temporairement décider de s'émanciper. C'est précisément décider de la composition de son trajet. L'automobile n'est donc plus seulement un simple moyen de se déplacer, mais également un espace de transition, de flottement social. Il fait bon s'y retrouver. Cependant, convenons de préciser que dans les discours, les jeunes ne sont que très rarement catégoriques. Thomas (26 ans, Pau,

²²³ *Op. cit.* Olivier Galland, *Sociologie de la jeunesse*, Paris, Armand Colin, 2011

employé) justement, illustre la nuance : « *C'est un objet utilitaire pour moi, mais c'est aussi ma capsule d'isolement sur les trajets. Je vais être très content d'écouter ma musique, de me retrouver tout seul, c'est à la fois un objet, et à la fois mon espace.* ». Pour lui, l'auto revêt un double statut. À la fois objet et bien plus, le jeune apprécie s'y retrouver, pour se rendre à sa destination, mais aussi pour s'éloigner quelque peu de l'interaction.

i. Stratégie de déconnexion

Le numérique participe à la mise en place d'une nouvelle solitude. Comme le montre le photographe allemand Lucas Zimmermann dans son recueil de photographies *Solitude Palace*²²⁴, se retrouver seul face à un écran est effectivement générateur d'une ambiance particulière. Assurément, à présent, ce moment de complicité avec son smartphone, sa tablette ou son ordinateur est aussi une nouvelle manière de s'évader. S'immerger dans cette ambiance est aussi une manière d'échapper à ce qui entoure le jeune. Cependant, avec le smartphone, la présence de l'autre est permanente. Sur *Facebook*, *Instagram*, *Snapchat*, *WhatsApp*, *Tweeter*, par SMS ou appel téléphonique, si physiquement, le jeune s'écarte de l'autre, il reste joignable. Si parfois, il opte pour la déconnexion, à tout moment, il est en capacité de revenir sur sa décision et reprendre contact. Autrement dit, s'il y a effectivement, de temps en temps, un désir de déconnexion, la facilité avec laquelle l'on peut reprendre contact accorde un statut particulier à la solitude. A contrario, l'écran est parfois un recours stratégique. En pleine conversation avec les parents et les pairs, dégainer son smartphone fait office de rupture symbolique. Une sorte de protection contre une interaction désagréable. Cette dernière, avec les usages contemporains du numérique, se montre alors particulièrement ambivalente. C'est ainsi qu'en réalité, il n'existe pas une solitude chez les jeunes générations, mais une multitude, une infinité, autant que de singularités. Chacun se gère, décide de ses préférences et s'adapte. Quoi qu'il en soit, les caractéristiques contemporaines bouleversent et complexifient le retour à soi.

Notamment à cause de l'investissement du numérique dans la réalité, le statut de la solitude évolue. Le smartphone perméabilise le retour à soi. Mais la jeunesse contemporaine fait toujours part de son désir de s'isoler. Elle se joue donc au quotidien

²²⁴ Lucas Zimmermann, *Solitude Palace*

de ces moments à soi, et avec l'autre. En effet, même si dans sa quotidienneté, le jeune hybride les espaces, il décide quelquefois de volontairement couper le lien avec le virtuel. Par moments, ils mettent en place des astuces pour vivre et assumer l'expérience de la solitude. Même s'ils décident de se déconnecter, la période est provisoire. Ce temps de réclusion numérique est éphémère et les jeunes en ont conscience. Le moment n'apparaît donc pas comme une fatalité puisque finalement, une simple pression sur l'écran suffit à se reconnecter. La déconnexion n'est jamais éternelle. Tel que le définissent Lachance et Jauréguiberry²²⁵ avec leur figure du voyageur hypermoderne, ou encore Le Breton²²⁶ avec ses nouveaux aventuriers, dans les mondes contemporains, l'isolement est toujours partiel. Aventure organisée, sport extrême, mais en sécurité et bien sûr, possibilité de contacter le bout du monde à chaque instant d'une simple pression sur un écran témoignent de la réelle difficulté de réellement se retrouver seul. **Alors l'automobile apparaît telle une stratégie de déconnexion.** Déjà parce que l'espace est clos, mais aussi parce que la conduite est une manière de s'excuser de son absence. Prétendant par exemple la concentration au volant, conducteurs et conductrices conservent la possibilité de joindre, tout en se coupant du monde. Haut lieu de signification, le jeune y appose son ambiance, son cadre, ses choix, dont eux seuls sont les précepteurs.

ii. *L'auto, un espace d'expression de l'être seul*

Conduire seul diffère de la conduite en présence de l'autre : « *Quand je suis toute seule, je fais peut-être un tout petit peu moins attention, parce que du coup je ne discute pas, je suis vraiment toute seule. C'est un peu paradoxal ce que je vais dire, mais je me concentre un peu moins, ou j'ai l'impression de moins me concentrer parce que je n'ai pas besoin de me concentrer sur la discussion, mais sur la route. J'ai l'impression de moins me concentrer.* » (Tiffany, 23 ans, Strasbourg, étudiante). Pour la jeune femme, l'absence de stimulation laisse place à la déconcentration. Seul, un monde de signification. Pourtant, pour beaucoup, être seul au volant est dans bien des cas un plaisir et une nécessité. Pour Sixtine (20 ans, Rennes, étudiante) même, la musique bouleverse le sens accordé à la solitude. Elle apporte une compagnie symbolique lors de moments de

²²⁵ Francis Jauréguiberry et Jocelyn Lachance, *Le voyageur hypermoderne. Partir dans un monde connecté*, Toulouse, Erès, 2016

²²⁶ *Op. cit.* David Le Breton, *Conduites à risque : des jeux de mort au jeu de vivre*

solitude contrainte sur la route : *« avoir de la musique, ça permet de se sentir moins seul peut-être. »*.

L'avènement du numérique dans le quotidien réinterroge le statut de la solitude et de l'accompagnement au volant. Les smartphones sont aussi intrusifs en voiture. Encore plus présent dans l'existence des jeunes, les nouvelles technologies de l'information et de la communication dessinent une nouvelle manière de s'isoler. Sauf panne de réseau ou de batterie, le jeune, s'il est seul physiquement, communique s'il le souhaite avec le monde entier. En auto, c'est la même chose : *« quand je reçois un texto, je vais le lire immédiatement pour être au courant de l'information qu'on a voulu me transmettre, répondre à la question qu'on m'a posé tout de suite, parce que je n'aime pas attendre »*, raconte Thomas (26 ans, employé). Finalement, conduire seul, pour certains, ce n'est plus vraiment conduire seul. Même en auto nous l'avons vu, où la déconnexion est autorisée, le jeune se détache difficilement de son smartphone. Il y a un statut intermédiaire, hybride, par l'accompagnement numérique. Et ceci pose problème aux autorités publiques. En effet, 10 % des accidents seraient liés à l'utilisation de téléphone au volant²²⁷. Nombre de campagnes pointent cette problématique. Mais la difficulté d'endiguer ce phénomène dépasse le champ de l'automobile. Nous l'avons vu, les jeunes hommes et femmes évoluent constamment dans cette réalité hybride. Il est dans leur habitude de se référer constamment à leur smartphone, lui-même objet nécessaire à la socialisation. Pour certains, en voiture se priver des outils numériques, revient à une amputation symbolique.

Par ailleurs, la communication n'est pas la seule caractéristique de ces technologies : *« Moi, j'ai un gros souci de géolocalisation, c'est-à-dire que je n'arrive pas à me retrouver, et vu que j'ai peur de déranger les gens en voiture, parce que je me trompe, je préfère prendre tout le temps mon GPS, même si je connais la route à peu près. Donc en fait j'ai toujours mon GPS. Et mon GPS me sert aussi à anticiper ce qu'il va se passer. C'est-à-dire quand il y a des routes un peu sinueuses, mon GPS me prévient qu'il va y avoir des tournants, et donc même avant le panneau, moi je sais qu'il va y avoir une route comme ça. Donc j'anticipe. Je ralentis, j'anticipe. »* (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale). Le GPS, s'il indique la direction, aide aussi à la conduite. Il est un copilote

²²⁷ Communiqué de presse du gouvernement, Sécurité routière, vivre ensemble, Au volant, le téléphone peut tuer, 2017, <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-medias/nos-campagnes-de-communication/au-volant-le-telephone-peut-tuer>, consulté le 10 novembre 2018

nécessaire à la jeune femme pour se rassurer dans sa conduite. Si le GPS est une technologie très appréciée en auto, certains admettent tout de même préférer les cartes : *« j'arrive plus facilement à lire les cartes. Sur l'écran, ta carte elle est assez limitée même si tu peux dézoomer. Quand tu dézoomes, ça t'enlève des données, tandis que sur ta carte, tu vois où tu es, le nom des rues tout ça. Même si je ne le fais pas parce qu'en général, c'est du dernier moment, on sait qu'on a le téléphone. »* (Joana, 22 ans, Strasbourg, étudiante). L'usage du GPS révèle de nouvelles tensions quant à l'usage des NTIC au volant. D'un côté, il est utile, pratique. D'un autre, il transforme les représentations de la route. Le passage en trois dimensions, et let déléguer sa localisation à la technologie transforme radicalement les manières de se repérer. Dès lors, le conducteur suit la trace numérique, et ne se fie que très peu aux panneaux des noms de rues.

11. Conclusion

Au détour de discussion sur le sujet, nous remarquons un certain désir des jeunes — et des moins jeunes par ailleurs — d'apporter des précisions lors de la formation routière. Avec eux, l'on s'imagine une sorte d'apprentissage pour enseigner la « réflex-civilité » sur la route. Espace de rencontre, de masques, de codes à respecter pour préserver l'ensemble, le permis de conduire donne à penser sur la manière d'interagir au croisement du conducteur. Mais la mise en place de ce genre d'enseignement soulève des questions éthiques, et nécessite d'admettre les imperfections du Code de la route. L'autre conducteur est en effet toujours sujet à jugement officieux, singulier. Les jeunes se fient à leurs expériences et apprécient à leur manière l'interaction sur la route. Mais parfois complice, adversaire, camarade, la présence de l'autre sur la route reste systématique. Alors, il faut dompter son rapport à autrui, agir pour et avec lui. Aussi, être seul en auto témoigne d'une prise de distance avec le monde. L'espace du trajet, les tracas, les décisions, les obligations prennent leurs distances pour laisser place à l'instant. Dans ces moments, le jeune apprécie se retrouver, en musique ou non, accompagné ou pas.

IV. Caractéristiques du bien conduire

1. Introduction

Au volant comme dans la vie, la morale individuelle juge de la qualité d'un comportement. Peu importe nos actions, elles se soumettent au jugement. Jadis, la religion ou croyances similaires décidaient du bien, du mal et qualifiaient les actions. Mais leur déclin certain dans les sociétés occidentales contemporaines personnalise le jugement. Chacun et chacune délivre ses petits avis en fonction de sa « *loi morale* » kantienne²²⁸. En conséquence de quoi, la perception du bon et du mauvais diffère d'une personne à une autre. Le jugement n'est cependant pas arbitraire. Il résulte d'une longue réflexion sur la complexité du monde. La conduite automobile n'échappe évidemment pas à la sentence. Il est plutôt commun d'entendre quelqu'un vanter les mérites — ou les faiblesses — d'un autre conducteur. Par contre, l'avis est subjectif et la bonté n'est pas universelle. Pourtant, l'on repère tout de même des caractéristiques chez les jeunes d'une certaine éthique de la bonne conduite.

« Objectivement je me considère comme bon conducteur, et on me fait des compliments sur ma conduite, en me disant que je conduis bien. J'ai une conduite fluide, je mets toujours mes clignotants, je fais gaffe aux autres, quand je suis accompagné surtout. Après, comme on l'a dit, quand je suis tout seul, il y a des choses que je ne fais pas bien, forcément. Surtout la fluidité de la conduite, pour moi, c'est important. Sans à-coups. Au fil du temps, par empirisme, par expérience, c'est plus naturel qu'avant. » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). Le jeune homme résume admirablement le discours des interviewés. Il précise plusieurs points indispensables d'une bonne conduite. D'abord il y a le jugement de l'autre. Les remarques du passager sont prises très au sérieux et servent souvent de justification quant à la qualité de sa conduite : *« Parce qu'on me le dit. Et je trouve que je conduis agréablement. En fait, vu que quand je suis avec des gens, j'ai une conduite agréable, on me l'a déjà dit que je conduisais bien, mais quand je suis tout seul c'est différent. »* (Romain, 22 ans, Strasbourg, étudiant). Accompagné, le jeune prête attention à la qualité de sa conduite. Bien conduire, c'est aussi s'adapter à l'autre et lui

²²⁸ Immanuel Kant, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Hachette, 1907 et *Critique de la raison pratique*, Paris, Flammarion, 2003

assurer bon voyage. Alors, lorsque la place du passager est occupée, le conducteur s'éloigne du risque. Il présuppose des attentes du proche. Et puisque la perception du péril est subjective, la bonne conduite prend également en compte l'analyse, même inconsciente, du passager par le conducteur. Le jugement s'effectue souvent vis-à-vis d'interprétation de variables populaires ; est souvent valorisée la conduite « souple », légère et assurée. Agilité, aisance, fluidité, dans les rapports ou dans les courbes, les qualités du bon conducteur ont une signification pour soi, mais n'ont rien d'« objectives ». Elles sont un ressenti en tant que passager, à un moment donné. Pourtant, elles sont un précieux terreau pour juger de la conduite de l'autre.

2. *La valeur de l'expérience*

Un élément est particulièrement saillant pour une bonne conduite. « *C'est toujours une question de confiance. Quand tu as le permis... enfin, je pense qu'au bout de 25 h, tu n'as pas assez d'expérience. Je le vois. Ma sœur n'a pas fait la conduite accompagnée, je ne monte pas avec elle dans la voiture. Ça fait deux mois qu'elle a le permis, je ne suis toujours pas monté avec elle en voiture. J'ai trop peur. Pour moi, 25 h de conduite, ce n'est pas assez. Et je pense qu'elle n'a pas encore tous les automatismes, tout bien vérifier. C'est bon elle a le permis, elle croit que c'est une grande, elle part comme ça sur la route. Ce n'est pas rassurant je trouve. Alors que la plupart des gens passent le permis à 18 ans, avec juste 25h de conduite. Ce n'est pas rassurant.* » (Raïhane, 22 ans, Bayonne, étudiante) ; « *Avec l'expérience, il y a plus de confiance, et à force de conduire, tu te sens plus à l'aise, tu as déjà fait ça, donc ça va mieux.* » (Sixtine, 20 ans, Rennes, étudiante) ; « *En fait si tu veux, il y a le Code de la route qui est écrit et puis il y a un code tacite qui s'apprend seulement par l'expérience. Tu apprends à lire dans les réactions des autres et c'est ce que tu apprends en roulant. C'est l'expérience, c'est la pratique, c'est ça que la conduite accompagnée t'apporte. Je le vois à Paris, parce que c'est surtout là-bas que je conduis, là-bas il y a vraiment le Code de la route et il y a un code tacite. C'est-à-dire qu'il y a des choses qui ne trompent pas, que tu ne retrouves pas forcément en province d'ailleurs. Des façons de faire que tu ne retrouves pas forcément ailleurs.* » (Mattéo, 25 ans, Paris, inspecteur des finances publiques). Le jeune accorde en général grande importance à l'expérience. Raison pour laquelle il respecte, sous certaines conditions cependant, la conduite des conducteurs chevronnés. S'il y trouve parfois des défauts, l'argument du temps d'expérience fait très souvent pencher la balance. Les

parents particulièrement, sont souvent une source d'inspiration. Peut-être parce qu'ils sont une figure d'admiration, ou simplement parce que l'expérience est un symbole efficace et valorisé dans nos sociétés. Il est vrai, l'apprentissage de quoi que ce soit passe par une phase d'attention vis-à-vis de celui qui sait, qui pratique depuis longtemps. Le guitariste débutant par exemple, admire généralement la maîtrise des techniques, de l'harmonie, du style scénique, etc. Il s'en inspire et analyse, travaille ses défauts et se perfectionne dans l'ombre de ses idoles. En fait, l'expérience est une source valable. Elle assure la confrontation avec des situations désagréables. Et c'est à force d'expérimentation, l'apprenant maîtrise et anticipe. En bref, l'expérience rend meilleur. La conduite automobile n'y déroge pas et les jeunes en témoignent. Cependant, un conducteur expérimenté n'est pas systématiquement bon. Du reste, il est très souvent meilleur qu'un débutant. Autrement dit, l'expérience de la conduite est une variable dans la qualité d'un conducteur. Pourtant, si les jeunes ne disposent pas encore l'expérience de leurs aînés, ils sont plus proches de la formation. Ils détiennent donc, comme évoqué précédemment, de précieuses informations sur l'apprentissage. Mais d'une certaine manière, l'expérience propose une adaptation, parfois plus valorisée que l'apprentissage universel, lui-même sujet à critiques.

Rapidement, le jeune s'enquiert de ce nouvel espace qu'est la route, et fait face à toutes ces choses que la formation ne précise pas. Lui-même se rend compte de l'hétérogénéité des situations, et prend confiance en la machine. Pour toutes ces raisons, le jeune admet très souvent mieux conduire que lors de ses débuts. Par empirisme certes, mais aussi par apprivoisement de l'interaction routière. Mattéo précise en effet que l'expérience annihile peu à peu l'angoisse de l'inconnu, de l'autre, de ce nouvel environnement.

3. Autoévaluer sa conduite

« Tous les automobilistes se considèrent bons conducteurs. [...] Cette autosatisfaction de l'automobiliste constitue le noyau dur de ses représentations que peu d'évènements parviennent à ramollir. L'accident ? Il en fait porter la responsabilité à autrui, aux incohérences du code, au mauvais état de la route à celui momentané de son véhicule jamais aux défaillances de ses qualités de conducteur. L'infraction ? Il la reconnaît et trouve mille raisons de l'avoir commise et de la commettre à nouveau. L'arrestation ? Elle tient trop au hasard et aux aléas du contrôle policier. La condamnation ? Elle est

l'occasion de dénoncer les injustices et de mesurer l'inefficacité du contrôle pénal à l'aune de la récidive. »²²⁹ dit Renouard.

Au regard de ses arguments, son observation semble se lire telle une vérité générale. Nous lui accordons ceci : très peu de jeunes se qualifient de mauvais conducteurs. Mais la réalité est bien plus modérée. Nombre d'entre eux s'intéressent à la question :

« Je ne suis pas bon, je ne suis pas mauvais non plus. Chacun a sa manière de conduire, mais qu'est-ce qu'un bon conducteur, qu'est-ce qu'un mauvais conducteur ? Après voilà je ne me considère pas comme un bon, pas plus qu'une autre personne. » (Christophe, 25 ans, Poitiers, psychologue) ; *« Je respecte le code de la route, enfin, dans ses largesses. Dans ce que je considère être un code de la route respecté, je sais quand j'abuse. Dès lors qu'il y a quelqu'un avec moi, je fais attention à cette personne. »* (Brice, 25 ans, Paris, consultant) ; *« Je ne sais pas si je suis un bon conducteur, mais je ne suis pas le pire. Ça je peux le dire. Parce que j'essaie d'être le moins dangereux. J'essaie d'appliquer ce qu'il faut faire. Et puis je n'ai pas l'impression de me faire insulter tout le temps non plus. Ma copine ne s'est jamais plainte. Ce ne serait pas la même chose si elle me disait qu'elle ne voulait plus monter avec moi. »* (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman).

Les jeunes font preuve d'une grande réflexivité quand il s'agit de s'autoévaluer. S'ils ne se considèrent pas comme un obstacle au bon déroulement de l'interaction routière, ils peinent à se qualifier de « bon conducteur ». Les réponses divergent, mais globalement ils se conforment au « code » implicite de la route. Ici, il n'est pas question du respect des règles routières institutionnelles, mais bien de ce contrat tacite entre usagers de la route. Entente efficace et symbolique, celle-ci définit la vertu du conducteur. Sa perception est subjective, mais l'intégrité suffit à se définir.

²²⁹ Jean Marie Renouard., *As du volant et chauffard : sociologie de la circulation routière*, Paris ; Montréal, L'Harmattan, 2000, p.21

4. Comprendre la « bonne conduite » : vers une hiérarchie du risque au volant

Définir la « bonne conduite » est un défi complexe. En effet, l'acceptation est toujours subjective, singulière. Pourtant, porter intérêt aux mobilités juvéniles écarte difficilement la question de la qualité de la conduite. En effet, le jeune conducteur se construit en fonction de la figure de la bonne conduite. Il l'évoque, se positionne. Et il décide, tout au long de sa carrière et de son apprentissage, de se conformer ou non à sa perception de la conduite. Alors, pour une lecture de cette « morale du bon conducteur », interrogeons-nous sur le risque. En effet, au regard des interviews, une piste se dessine et nous amène à regarder de plus près les considérations sur le péril. Plus précisément, examinons la manière dont il se hiérarchise.

Renversons le problème et énonçons déjà les caractéristiques de la mauvaise conduite :

« Un chauffard c'est quelqu'un qui se croit tout seul sur la route et qui du coup va rouler trop vite, surtout ça quoi. Quelqu'un qui n'est pas responsable en fait, qui ne fait pas attention aux autres gens sur la route, à ce qui l'entoure, au Code de la route, qui ne prend rien en compte en fait. » (Corentin, 24 ans, Strasbourg, assistant d'éducation) ;
« Une personne qui n'anticipe pas assez, qui va freiner au dernier moment, ce genre de chose. Quelqu'un qui va aller trop vite sans vraiment maîtriser, pareil, en accélérant puis en freinant, ce genre de chose. » (Caroline, 24 ans, Paris, sénior analyste).

*« Un chauffard serait celui qui est incapable de se placer aux différents points de vue des autres »*²³⁰ affirme Jean-Marie Rénouard dans son introduction d'*As du volant et chauffard*. Pour les jeunes et le sociologue, le chauffard rend compte de son analyse imprécise de la situation. À tel point qu'il met l'autre en danger. Finalement, un mauvais conducteur prend des risques. Du moins, il ne saisit pas le message du passager ou co-conducteur de la route. Il met alors en péril la fluidité de l'interaction routière. Alors le risque, cause considérable du trouble, nécessite une attention particulière pour profiler le bon et le mauvais conducteur.

²³⁰ *Ibid.* p.8

Sur la route, le risque est partout, mais un déclencheur en particulier est propice au danger : « *En vélo, on roule moins vite, et on roule aussi sur des routes qui sont presque piétonnes, à Strasbourg, je sais que je me retrouve pas mal sur des routes piétonnes, où du coup, je vais encore moins vite, donc moins de risques.* » (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante) ; « *Pour moi, en tout cas plus avant que maintenant, plus tu allais vite plus c'était dangereux, c'est d'ailleurs pour ça que je n'allais pas sur les autoroutes parce que ça allait trop vite. C'est aussi pour ça que sur des routes à 90, parfois, je vais rouler à 90 très facilement, et parfois, je n'ai pas envie et je suis à 80, parce que je n'ai pas envie d'aller trop vite. En général, je n'aime pas aller trop vite. Même sur les autoroutes, je me mets sur ma petite voie à droite et je roule tranquille, à mon rythme où je me sens bien. Ça peut être à 130, à 120. Je laisse les autres me doubler s'ils sont pressés. [...]* Parce que plus tu vas vite, moins tu peux diriger ta voiture en cas d'éléments qui surgissent de nulle part. Plus tu vas vite, moins tu gères ta voiture. C'est la même chose que dans la conduite en général. » (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante).

Pour les jeunes femmes, la vitesse est un facteur de risque. Une corrélation entre l'allure et le péril routier socialement instituée. Les campagnes de préventions et les discours ordinaires insistent sur ce point. Le gouvernement lui-même, dans son dépliant sur les risques de la vitesse au volant, introduit son papier chiffrant les conséquences de tels comportements : « *Près d'un accident mortel sur cinq est dû à la vitesse. La vitesse provoque et aggrave les accidents. Elle les provoque, car elle réduit les possibilités de manœuvrer à temps. Elle les aggrave puisque plus on roule vite, plus le choc est violent et plus les conséquences sont dramatiques.* »²³¹.

Cependant, si la vitesse est un facteur de risque important selon les interviewés et les politiques publiques, l'enquête soulève une contradiction. Paradoxalement, si l'allure s'associe au danger, elle est le cas de transgression le plus souvent énoncé. Autrement dit, les jeunes bravent les limitations, pourtant en connaissance des conséquences. La vitesse est la circonstance la plus propice à la transgression, bien davantage que d'autres manières de déroger à la règle :

²³¹ Dépliant sur la sécurité routière : https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/dep-vitesse_cle63cd7d.pdf consulté le 10 janvier 2020

« Ça va surtout être la vitesse. Après, tout ce qui est signalisation, je vais respecter bien sûr, mais ça va plutôt être la vitesse. » (Romain, 22 ans, Strasbourg, étudiant) ; « Là, comme ça, ça ne me vient pas, après, peut-être... je n'ai pas conduit depuis la nouvelle limitation à 80 sur les routes, mais peut-être que je ne serais pas forcément à 80, mais plus à 85, 90. Des petits trucs on va dire. » (Sixtine, 20 ans, Rennes, étudiante) ; « Non. Je ne peux pas. Je suis obligé de suivre. Parce que ce sont des règles imposées, ce n'est pas pour rien. Je ne suis pas d'accord, mais je les respecte quand même parce que c'est comme ça. S'ils ont décrété que c'était mieux sur la route, et bien je fais comme ça. Je ne peux rien faire parce qu'après, je suis en tort. Pas de discussion, on fait comme ça. Quand je suis pressée, je roule plus vite peut-être. C'est la seule chose. Sinon, tout ce qui est feux, stop, quoi que ce soit, je m'arrête. » (Sarah, 24 ans, Strasbourg, cuisinière).

De manière générale, la vitesse est la forme de transgression vécue la plus positivement. Rouler vite n'est pas si grave au regard d'autres infractions. Alors, de manière à comprendre cette hiérarchie, portons intérêt à la socialisation de cette distribution du danger. Une hiérarchisation où la vitesse est la moins grave des dérogations au Code de la route.

i. Risque et contrôle : gérer la conduite

La jeunesse est socialisée au contrôle de soi. De son image sur les réseaux à son avenir, en passant par son temps libre, chaque strate de l'existence s'optimise pour en tirer le meilleur parti. Corollairement, la perte de contrôle est un danger, un imprévu à éviter. En suivant cette logique, le sentiment de mise en danger au volant émane d'abord d'une perte de contrôle, même provisoire.

Le contrôle au volant prend plusieurs formes. Pour le jeune, la maîtrise idéale se réalise seulement au volant : « [quand je suis passager] je me sens moins en sécurité que quand c'est moi qui conduis, parce que je n'ai pas la maîtrise du véhicule. Parce que s'il se passe quelque chose, que je sois un simple acteur de la situation, je vais la subir » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). En auto, le conducteur se retrouve parfois passager. Ce moment est l'un des premiers stades de perte de contrôle. En effet, il connaît les risques du volant. Lui-même s'y confronte souvent. Alors, devenir passager signifie parfois de déléguer son destin à l'autre. Si le passager a généralement confiance en son conducteur,

la crainte reprend parfois le dessus. Il suffit que le conducteur gère la situation de manière inadéquate et la situation bascule. Dérogation aux limitations de vitesse, freinage tardif, dépassement risqué, la situation n'est jamais choisie par celui ou celle qui ne conduit pas. Alors, soit le jeune lâche prise, soit il intervient, mais très souvent il édulcore son propos : *« Après, je sais que c'est chiant quand il y a quelqu'un à côté de toi qui te fait des reproches, mais s'il y a un truc qui me gêne, en général, je n'hésite pas du tout à le dire. Même quand c'est à mon père ou à ma mère. Ça arrive rarement, mais je n'hésiterais pas à dire si je trouve que la limite de vitesse autorisée est dépassée. »* (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante). Le jeune fait généralement preuve d'une grande empathie. Lui-même sensible à la critique sur sa conduite, s'il intervient, il tempère ses propos. L'intervention précise le risque. Elle réinitialise la conduite. Elle est une manière de conjurer la perte de contrôle, et de rajouter un peu de soi dans la conduite de l'autre :

« Si je considère que c'est dangereux pour lui, pour moi, et pour la personne qui serait à côté éventuellement, et surtout pour les autres aussi. Je me souviens d'une fois, où j'étais avec un pote, lui par contre me faisait peur, quand il conduisait très vite en centre-ville, ça ne me plaisait pas. Et un moment, on arrivait sur une route, en périphérie, une petite bourgade. Il y avait une petite pente, et tu ne voyais pas ce qu'il y avait derrière, et là, il avait tendance à aller super vite. Et je lui dis « mec, s'il y a un gamin qui passe là, c'est cuit ». Sur le moment ça m'avait fait peur, donc c'est vrai que je lui ai dit un petit peu violemment, mais je pense que ça l'a marqué, parce qu'il avait l'air d'avoir compris que c'était dangereux. Et du coup je ne l'ai plus jamais revu faire ça. Au-delà de ça, quand ce sont de petits détails à la con, genre ne pas mettre son clignotant ou quoi c'est son problème. Mais si vraiment il est proche de moi je lui dirais. Si par exemple un jour ma copine a le permis et qu'elle ne met pas le cligno je lui dirais : « tu sais, c'est quand même bien », mais je ne pense pas qu'elle le fera. Les petits détails comme ça je lui dirai. Au-delà de ça, quand je fais des remarques, c'est vraiment quand je me suis senti en danger et que je n'étais pas du tout d'accord avec ce qu'il se passait. Que je ne cautionnais pas ce qu'il se passait alors que j'étais dans cette voiture qui faisait l'action que je trouvais déplaisante. » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman).

Pour le jeune homme, si la situation devient critique, il précise la faute, quitte à blesser le conducteur. Inquiet de la conduite de son ami, il recadre la situation et minimise la mise en péril. Après quoi, il retrouve son confort. En fait, lorsqu'il conduit, le jeune conducteur

s'immerge dans une matrice de valeurs. Cet environnement se construit à mesure des situations. Cet ensemble de codes régit ses comportements. Il propose une mise en équilibre entre tourment et plaisir, entre risque et sécurité.

ii. *Risque et contrôle : gérer sa conduite*

Le conducteur fait chaque jour face à mille situations différentes. Y répondre signifie faire un choix sur la manière de s'y confronter. La voiture est aussi un jeu, une excitation que racontent nombre de poètes, romanciers ou musiciens. L'excitation de la vitesse, de la maîtrise, de la fluidité, de la souplesse des rapports, de l'interaction.

« Oui, parce que je pense qu'il y en a qui arrivent à rouler vite, au-delà des limites, et maîtriser très bien. Et il faut bien mettre une norme pour ceux qui ne maîtrisent pas, au-delà de la vitesse. [...] Je ne sais pas, je pense que je ne suis pas une mauvaise conductrice, mais je pense que je ne maîtrise pas encore tout, et que je ne fais pas tout parfaitement. » (Salomé, 22 ans, Strasbourg, étudiante) ; *« Il conduit bien. C'est une des rares personnes avec qui je n'ai pas peur en voiture. Il respecte les limitations, en allant plus vite, mais tout en maîtrisant. Il ne fait pas d'erreur grossière ou d'acte dangereux. Il ne conduit pas en ayant bu ou fumé. Il a un comportement qui est pour moi responsable. »* (Alex, 23 ans, Pau, photographe).

La maîtrise caractérise la bonne conduite. Cette maîtrise se distingue largement du respect du Code de la route. Elle s'opère davantage dans un contrôle de soi, perçu et rapporté par l'autre. Cependant, certains parviennent à s'autoévaluer, proposant un argumentaire précis sur leur bonne conduite : *« La vitesse c'est un peu l'adrénaline. C'est le danger, aussi, puisque plus tu roules vite, plus tu as de chances d'avoir de graves conséquences si tu as un accident. L'adrénaline, il faut la maîtriser pour ne pas se retrouver dans des situations qui me dépassent. »* (Romain, 25 ans, Paris, responsable média). Pour obtenir le précieux label, il s'agit de ne pas se faire dépasser par la situation, de ne pas se laisser intimider par la conduite : *« moi la route dès que je la prends je n'en ai pas peur parce que la route c'est moi qui la contrôle. Vu que je suis dans ma voiture, c'est moi qui gère. »* précise Sarah (24 ans, Strasbourg, cuisinière). La difficulté apparaît lors de la définition de la maîtrise. En effet, la frontière est fine entre l'adresse et le trouble en conduite automobile. Il existe tout de même quelques astuces pour la définir de

manière précise : « *Il roule vite, il roule vite. Il a tendance à avoir une conduite trop sportive pas forcément maîtrisée.* » (Mattéo, 25 ans, Paris, inspecteur des finances publiques). En fait, le mauvais conducteur est en désaccord avec les attentes du lecteur de la situation (parfois un passager, parfois un autre usager de la route). À l'inverse, le bon conducteur se saisit habilement de l'information, et agit en fonction. **Celui dont on apprécie la conduite fait une lecture satisfaisante des attentes de l'autre.** Il engendre et maintient l'entente mutuelle. Un conducteur totalitaire est donc toujours un mauvais conducteur. De cette manière, aller un peu plus vite, oublier un clignotant ou dépasser un peu précipitamment est acceptable, du moment que le conducteur inspire confiance.

iii. *Contrôle et anticipation*

L'anticipation de l'avenir n'est pas une caractéristique dont nous disposons. Mais à la manière dont les villageois du Moyen-Âge croient au devin, les conducteurs et conductrices croient en « l'anticipation ». Elle consiste en une projection (toujours hypothétique) la plus précise possible de la réalité à venir.

« Plus t'anticipes plus tu peux visualiser qu'est ce qui peut t'arriver donc si t'anticipe bien tu peux adapter ta conduite en fonction de la scène qui va arriver donc tu peux diminuer le risque. Par exemple si t'arrives à une intersection que tu vois un véhicule qui arrive à une intersection et que toi tu es loin que tu vois qu'il arrive un peu vite même si tu es loin et que tu es prioritaire normalement t'es prioritaire il va te laisser passer faut pas partir dans cette optique là il faut toujours partir dans le fait que pareil il va te passer devant donc il faut anticiper lever le pied et commencer à rapprocher le pied du frein pour anticiper le fait qui va te passer devant. Comme ça au moins si ta anticipé bien assez à l'avance tes réflexes seront plus rapides puisqu'ils seront prêts tes réflexes et t'auras déjà commencé à ralentir donc c'est en anticipant le plus possible que tu diminues les risques. » (Clément, 23 ans, Momas, agriculteur).

L'anticipation est la prévention subjective du danger. La « bonne » prévision s'accompagne systématiquement d'une analyse de l'autre. D'abord, il y a la saisie de la situation. Ensuite, le conducteur ou conductrice, par un ensemble de signaux, signifie qu'il la contrôle : « *Évidemment, je fais aussi attention aux autres voitures, surtout sur leurs manières de conduire, si quelqu'un conduit mal, je vais me focaliser sur lui pour*

pouvoir anticiper moi-même ce que je vais faire. » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). Sur la route, l'anticipation existe en conséquence du partage de l'espace par nombre d'acteurs. Dans des situations différentes, l'anticipation sert l'optimisation — du temps par exemple. Pour des spaghettis *al dente*, plongez-les 10 minutes dans une eau bouillante. Pendant ce temps, avancez-vous en coupant les légumes. Sur la route, l'anticipation dont il est question n'est que très exceptionnellement solitaire. La capacité de contrôler sa conduite s'exprime dans la prévision de la réaction de l'autre. Et ceci résulte d'un apprentissage long et complexe. « *Avec l'expérience on devient plus attentif, on a déjà vécu des choses au niveau de la conduite, on anticipe davantage, on est plus alerte. Moi je me sens davantage maître de mon véhicule qu'à mes débuts, forcément, avec l'expérience, l'habitude.* » (Christophe, 25 ans, Poitiers, psychologue). À force d'expériences le conducteur se confronte à ces petites intempéries routières ordinaires oubliées du Code de la route. Sur ce point, chaque sortie, unique, est riche en enseignement. L'anticipation est un art, dont la finalité se précise par la confiance des autres en sa conduite : « *Justement je pense qu'aux yeux de ma mère je ne suis pas assez prudent, je n'anticipe pas assez en tout cas.* » (Corentin, 24 ans, Strasbourg, assistant d'éducation). Prudence, souplesse, et ces nombreuses qualités précisent le bon conducteur. Elles s'associent en général à l'anticipation. Faire croire que le jeune devine, c'est prouver qu'il contrôle, qu'il s'affirme. C'est indiquer qu'il sait réagir, répondre à une conduite dangereuse, bref, éloigner du péril.

iv. *Contrôle et adaptation*

Très proche de l'anticipation, l'adaptation est aussi une prouesse désignée par les jeunes qui statuent du bon conducteur. L'adaptation est aussi une capacité nécessaire. Elle conjure la mauvaise conduite : « *Je les respecte en ville je respecte à peu près les 70 quand je sais qu'il y a beaucoup de maisons, d'habitations et qu'il y a possibilité d'y avoir des gamins qui traversent n'importe quoi après tout ce qui est 90 et tout ça je m'adapte à la situation de la route en fait. Je m'adapte à la route dans l'état où elle est et je m'adapte à l'environnement. Après code de la route j'essaie de le respecter au maximum sauf les limitations de vitesse n'y arrive pas.* » (Clément, 23 ans, Momas, agriculteur). Dans un premier temps, l'adaptation s'exprime de manière discursive. Raconter, donner des exemples précisent la conduite. Le discours sert de support identitaire. Dire « je m'adapte » est un indicateur d'une grande réflexivité sur son

comportement sur la route. Notons également une importante valorisation de la réflexivité chez la jeunesse. À ce titre, l'enquête met en lumière une observation intéressante à propos de la valorisation. Aujourd'hui, la jeunesse valorise le risque. Ici, l'hypothèse se confirme à nouveau : dans nombre de cas, le jeune admire la prise de risque au volant. Mais dans l'adaptation, cette mise en avant du péril se renverse. Dans ce cas de figure, s'efface la valorisation du risque en lien avec la vitesse. En effet, l'adaptation comprend aussi la capacité de ralentir : *« C'est pas parce qu'il y a un panneau où il y a marqué 50 km/h qu'il faut rouler à 50 si c'est une zone qui mériterait de rouler à 30 parce qu'il y a des gamins, une école il faut rouler à 30 il faut adapter sa vitesse en fonction de l'environnement, du climat, de la voiture moi j'en vois des fois avec des petites voitures ils roulent plus vite qu'avec des BMW ou des Audi donc s'adapter à la voiture, aux passagers ne pas faire d'imprudences quand on a des passagers et surtout anticiper le plus possible, apprendre à anticiper, à regarder loin pas voir le bout de son nez pas regarder le capot et voir à la dernière seconde une intersection non l'intersection, il faut la voir presque 1 km en avance comme ça tu peux anticiper s'il y aura une voiture qui va te passer devant c'est comme ça que tu peux éviter ou du moins limiter les risques d'accident. L'anticipation et s'adapter à l'environnement pour moi c'est les deux trucs clés à mémoriser sur la route. Si je peux me faire monter un peu le palpitant, je le fais monter. Mais toujours en sécurité je fais attention. Genre je ne vais pas aller sur une route avec plein de virages à 90 quoi »* (Clément, 23 ans, Momas, agriculteur). Le rapport de la jeunesse adaptation confirme à nouveau la réflexivité de la jeunesse au volant. Véhiculée, elle porte intérêt à l'interaction. Elle s'affaire non seulement au respect de l'autre et apprend de son expérience. Au fur et à mesure de sa carrière d'automobiliste, le jeune dompte la route. Il agit en amont de la rencontre. Bref, l'appréhension, composante du vocabulaire de l'automobiliste, est une caractéristique du bon conducteur.

Il existe autant de risques que d'automobiliste. Ici, l'objectif est de montrer l'existence d'une hiérarchie dans le risque routier, mais pas d'en définir explicitement des variables. Elles sont trop singulières. Il existe pourtant certaines tendances. Cependant, chacun et chacune des interviewés proposent un apport subjectif à la compréhension de la route. Il est de grande importance pour le lecteur et le sociologue de relativiser cette hiérarchie du risque. L'expérience du volant est en effet une pratique diffuse, dynamique, irrégulière. Soumise aux caprices de l'*alea*, elle résulte souvent d'un jet de dé symbolique, dont seul le hasard détermine l'avenir :

« Je n'ai jamais eu d'accident, mais j'ai parfois vu 10 sangliers au bord de la route. Et quand je bossais en Allemagne, je rentrais très tard le soir donc je voyais très souvent des animaux. J'ai eu de la chance, je ne m'en suis jamais pris, mais je trouve que c'est quelque chose qu'on ne peut pas contrôler. Il suffit que ça arrive au mauvais moment, on a beau rouler pas trop vite, on ne peut pas gérer. Sur l'autoroute, c'est plus les autres véhicules autour, mais si chacun roule correctement, il ne doit pas y avoir de soucis. Je pense qu'il y a moins de chance de se prendre une biche sur l'autoroute. » (Chloé, 22 ans, Nordhouse, étudiante).

Précisément, l'expérience de la conduite en elle-même ne relève pas d'un jeu de hasard tel que le définit Caillois²³². En revanche, assurément, certains éléments sont aléatoires. Les autres usagers de la route, conducteurs, motards, cyclistes, trottinettes ou piétons en premier lieu sont déjà une variable incertaine. Nul conducteur n'est à l'abri d'une décision qui ne lui appartient pas, d'un moment d'hypovigilance ou même d'une petite erreur de conduite. Cependant, d'autres variables sont plus difficiles à anticiper. Elles prennent parfois possession de la route et bouleversent le bon déroulement du trajet. Animaux qui traversent la route, défaillance technique, éclatement d'un pneu, disparité sur la chaussée, etc. telles sont les incertitudes auxquelles le conducteur admet parfois se confronter. Alors, **la conduite automobile est une pratique partielle**. Le code de la route n'écarte pas de l'accident. En cause, le caractère aléatoire de cet espace d'interaction qu'est la route. Mais si la malchance est systématiquement imprévue, elle peut toucher tout le monde de la même manière. Pratique **partielle donc, mais juste**. Tout le monde est en effet égal face au hasard. Il faut donc relativiser la socialisation à la hiérarchie du risque. Le hasard, les aléas de la route y tiennent une place importante. Le « bien conduire » est donc en intime relation avec la hiérarchie du risque. Se positionner face à cette gradation est déjà une réflexion, une anticipation, une adaptation, bref une prise de contrôle sur sa conduite. C'est accepter le risque et composer avec. Il n'existe pas de type universel de hiérarchie. Elle est un système individuel, elle émane du conducteur. En fonction de la réception et de la maîtrise de ce classement, l'autre initie son jugement vis-à-vis du jeune.

²³² *Op. cit.* Roger Caillois, *Les jeux et les hommes : le masque et le vertige*

5. *Vers une morale du bon conducteur*

S'adapter, contrôler, anticiper, telles sont les caractéristiques d'une bonne conduite. Mais elles restent subjectives. En situation, le bon conducteur use de stratégies de représentations afin de prouver sa qualité de conducteur.

La bonne conduite est un label, une certification qualité. Alors, sa légitimité vient de l'extérieur. Seul l'autre décide du mérite d'être ou non, un bon conducteur. En effet, s'autoproclamer bon conducteur n'a que peu de valeur pour le jeune. Alors, pour le jugement, il renvoie à ses passagers, à ses proches pour juger de sa conduite : *« alors ça, j'aimerais bien qu'on me le dise. Je ne sais pas. Je ne peux pas me permettre de dire que je suis bonne ou mauvaise. Je ne pense pas être mauvaise, mais je ne pense pas non plus être une bonne atomique. Tu sais, te juger toi-même... je ne peux pas me permettre de me juger. Il faudrait demander à quelqu'un qui monte avec moi. »* (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale). La jeune femme peine à justifier sa qualité de conductrice. Globalement les jeunes hésitent, tâtonnent. Leur statut de conducteur fausse leur jugement. Pour la jeunesse, seul un spectateur attentif juge efficacement de sa bonne conduite. Si seul l'autre est entièrement légitime pour décider de la qualité de la conduite, les critères d'évaluation s'orientent autour des caractéristiques de « la bonne conduite » :

« Un bon conducteur ? De mon point de vue c'est quelqu'un qui ne met pas les autres en danger, point. C'est à dire qu'à partir du moment où tu sais pratiquer la route selon la route, que tu ne conduis pas de la même manière sur une autoroute, sur une nationale ou une départementale, sur une route droite, sur une route en tournant verglacée, etc. À partir du moment où tu sais adapter ta conduite à ça, que tu sais adapter ta conduite à l'état de la route et à ton état à toi, et que tu ne mets pas les autres en danger, tu es un bon conducteur, de mon point de vue. Après, du point de vue du code de la route, c'est tout simplement quelqu'un qui le respecte, voilà. Qui respecte les vitesses principalement, et qui respecte les signalisations » (Mattéo, 25 ans, Paris, inspecteur des finances publiques).

Mais il ne suffit pas de pratiquer la bonne conduite pour être bon conducteur. Il s'agit d'incarner le statut, et avec classe. Florence Devillairs analyse justement brillamment le

statut du bien et du mal, largement transposable dans la conduite automobile²³³. **En bref, le bon conducteur sait être mauvais, mais choisit d'être bon.** Il connaît la mauvaise conduite, inattentive à l'autre. Mais il décide de renverser la tendance, d'être à l'écoute. Il maîtrise ses émotions. Il conduit avec charisme, allure, et sait faire preuve d'une confiance en lui exemplaire au regard d'une difficulté surgie inopinément sur la route. Le bon conducteur est exigeant, intelligent, réflexif. Il maîtrise assurément la mauvaise conduite, mais opte pour la sauvegarde de l'ensemble et opte pour la « bonne conduite ». Les jeunes préfèrent se présenter bons conducteurs. Pourtant, tandis que le mauvais est dévalorisé, certains confient des attitudes pourtant caractéristiques du mauvais conducteur. Mais ils réajustent leurs propos et évoquent une sorte de respect de l'équilibre, souvent synonyme d'une conduite « juste » :

« Alors je suis très mal placé pour dire ça parce que je ne respecte pas pile poil, mais quelqu'un qui respecte les panneaux de limitation de vitesse sur la route même si je pense qu'on ne le respecte pas tous pile poil. Quelqu'un qui n'est pas fou en voiture, qui n'est pas taré, qui ne double pas n'importe comment. On va dire une conduite, non exemplaire, mais juste, le juste milieu quoi. » (Louise, 24 ans, Poitiers, employée).

Tel que le précise la jeune femme, **un bon conducteur n'est pas quelqu'un d'exemplaire, qui respecte de manière idéale et utopique les règles de la route, mais un conducteur qui propose une conduite et un comportement en harmonie, en accord avec la situation et avec les autres usagers de la route. La conduite anormale s'évalue dans l'intensité. Le bon conducteur est toujours sur le fil du rasoir, susceptible de perdre son blason à la moindre mauvaise réaction.** À ce propos, si la vitesse est une raison de la fascination pour le célèbre pilote Ayrton Senna, elle n'est qu'une infime caractéristique qui lui vaut sa célébrité. Sur la piste, il frôle les banderoles, et offre le spectacle d'une conduite chorégraphique sans jamais décrocher. Il flirte sans cesse avec la limite. Ses prouesses dépassent l'enivrement de la victoire. Accidents, calage au démarrage, ses remontées fulgurantes jusqu'en pole position fascinent et lui confèrent une conduite qualitative. Le coureur brésilien séduit tant il maîtrise sa conduite, tant il s'adapte à la piste, tant il anticipe les courbes. Senna dans sa gloire suscite admiration, non seulement parce qu'il apporte satisfaction à un peuple en tragédie sociale,

²³³ Florence Devillairs, *Être quelqu'un de bien : philosophie du bien et du mal*, Paris, Presses Universitaires de France, 2019

mais aussi et surtout parce qu'il est bon conducteur. Une « bonne conduite » qui ne le protégera cependant pas de la dimension tragique de la conduite automobile. Il mourra sur la piste le premier mai 1994.

6. *Conduire jeune*

Les confidences des jeunes caractérisent leurs conduites. Assurément, pour eux, conduire jeune c'est déjà conduire bien. Mais ils dualisent très souvent leurs propos, opposant presque systématiquement deux types de comportements. Dans l'engrenage des soucis du quotidien, certaines situations leur imposent, disent-ils, une conduite particulière. Pour cette jeunesse à l'existence pressée, l'efficacité du transport est nécessaire pour se rendre au travail, au sport ou en rendez-vous amoureux. Autrement dit, adapter son déplacement propose un contrôle de la durée. Plus de vitesse, pour un meilleur emploi du temps. Les plus âgés par exemple, aux yeux des jeunes, traînent cette image négative de la lenteur. Ils sont vécus comme une sorte de gêne subie pour la jeunesse qui cherche à tout prix à contrôler son temps.

La conduite des plus âgés serait en effet aussi une attitude : *« Il est vieux donc il conduit de moins en moins bien. Il est très prudent, mais il commence à... Il va avoir 70 ans donc il conduit comme quelqu'un de 70 ans. Il a moins de réflexes. Il n'a pas les réflexes que je peux avoir, on n'a pas les mêmes. Il conduit à peu près bien, correctement. »* (Paul, 25 ans, Poitiers, chargé de clientèle). Conséquence sous-jacente de cette lenteur négativement ressentie : la prudence. Un défaut de prise de risque souvent montré du doigt par les jeunes. S'ils prennent plus de risque pour gagner du temps, les jeunes sont beaucoup plus attentifs aux transgressions de leurs aînés. À propos de son père : *« Moi, j'ai plus une conduite nerveuse on va dire. Il conduit dans les règles, tranquillement, mais peut-être un peu trop. Lentement. 10 km/h en dessous de la vitesse. »*, il poursuit *« On va dire que je suis jeune, j'ai une conduite un peu plus sportive, plus nerveuse. Avec l'âge, je pense que je calmerais, sûrement. Je dirais qu'il y a deux causes à cela. Il y a plus de risques à rouler nerveusement, pour les autres et pour soi, et plus avoir une conduite écologique, pour respecter les émissions, tout ça. **Pourquoi maintenant, tu n'agis pas en conséquence de ça déjà ?** Parce que j'aime bien la vitesse. J'aime bien conduire. J'aimerais bien avoir une voiture de course. J'aime bien rouler comme ça. »* (Romain, 22 ans, Strasbourg, étudiant). Les entretiens témoignent souvent cette opposition entre

une conduite jeune, rapide, vive, réactive, et une conduite plus apaisée, distraite, peu maîtrisée, paradoxalement presque amatrice. Évidemment, la typologie n'est pas universelle, mais elle est une manière de justifier, de qualifier sa conduite pour les jeunes. Pour eux, l'expérience automobile s'exprime davantage dans une conduite plaisir, exaltante, grisante. La conduite jeune s'exprime dans le « *plaisir de précision* »²³⁴ rapporte Domecq, mais aussi un plaisir limite. Ceci est un rappel aux conduites à risque, moins prisées des plus âgés. Les jeunes témoignent d'une grande réflexivité quant à leur comportement — parfois ils l'admettent, périlleux. Mais ils ne se privent pas, contrairement à leurs aînés, de certains plaisirs pourtant non sans risques. Gardons tout de même à l'esprit l'aisance à la critique du conducteur, jeune ou moins jeune. Sur la route, très souvent, le jeune présume être meilleur conducteur que les autres. « *Sûrs de leurs qualités, les automobilistes le sont. Peu sûrs, ils le sont aussi, mais des autres* »²³⁵. Alors, si ces indices proposent une meilleure compréhension de la jeunesse et de la route, le discours de leurs aînés mériterait aussi toute notre attention.

7. Conclusion

De manière générale, le jeune conduit différemment s'il est seul ou en compagnie, s'il est novice ou expérimenté. Accompagné, il respecte son passager et adopte en général une « bonne conduite ». Il fait la part des choses et s'affaire à proposer une expérience agréable et sécurisée aux passagers. Seul par contre, l'affaire est différente. Mais si seul, il transgresse parfois, il ne se considère pas pour autant mauvais conducteur. **Le bon conducteur n'est pas celui qui respecte systématiquement et assidûment le Code de la route.** Le bon conducteur s'adapte, juge de la situation, quitte à accélérer si la situation l'exige. Il contrôle sa conduite, son véhicule, l'interaction, le risque et la route.

²³⁴ Nous empruntons la formule à Domecq, bien que lui ne l'associe pas à une conduite « jeune ». Jean-Philippe Domecq, *Ce que nous dit la vitesse*, Paris, Pocket, 2000

²³⁵ *Op. cit.* Jean-Marie Renouard., *As du volant et chauffard : sociologie de la circulation routière*, p.26

V. Conclusion générale

Les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans²³⁶. Pourtant, les prises de risques sur bitume sont toujours d'actualité. Ceci s'explique par le caractère symbolique du rapport entretenu avec la voiture, cet outil tant fascinant que périlleux. Au-delà d'une simple caisse de métal propulsée ou tractée, l'automobile est signifiante. Dans certains cas, les modifications apportées répondent au désir de projection de soi. L'objet est modifiable, ajustable plus ou moins à sa guise au-delà de son utilité principale, à savoir se déplacer d'un endroit à un autre. Véritable bien de consommation, elle est le symbole d'une société de consommation. Grâce aux milliers de modèles proposés, chacun choisit celui qui lui convient. La voiture se sélectionne minutieusement, selon ses besoins et ses désirs, son esthétique, sa puissance, et plus simplement, son prix d'achat. Le jeune récemment initié à la conduite entretient quant à lui un rapport encore plus particulier avec *sa* voiture. Elle est son habitat d'une nuit lorsqu'il rentre d'une soirée, le témoin éphémère d'un théâtre érotique, ou encore sa compagne d'aventure. À ce propos, certains assignent une personnalité à *leur* auto en les prénommant explicitement.

L'accès à *sa* voiture ouvre l'existence à de nouvelles sensations exceptionnelles. Mais elle n'est pas seulement un moyen de *se* faire plaisir. L'objet participe aussi à la construction du soi social. Elle est un « *moyen de démonstration de soi* »²³⁷ face à ses pairs, dans une période d'émancipation. Le jeune conducteur modélise son image avec son nouvel acolyte, à la poursuite de la maturité. Cependant, méfions-nous des exclusivités : le rapport à *son* auto n'est pas uniquement intime, exclusif. Il s'examine par les autres, se soumet au jugement des proches. La manière de conduire, la maîtrise de son véhicule et son esthétique influent considérablement sur la perception des autres à son égard. Certains se distinguent avec leur bolide. Ils montrent que l'argent n'est pas un problème, ou plus largement qu'ils maîtrisent leur vie, qu'ils s'en sortent²³⁸. D'autres, par leur habileté au volant, leur maîtrise de la pédale d'accélérateur et du levier de vitesse, montrent à tous leur puissance, leur invulnérabilité face aux autres. La route est un défi

²³⁶ O.M.S., « Accidents de la route », 2018, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/> consulté le 1 juin 2017

²³⁷ *Op. cit.* David Le Breton, *En souffrance : adolescence et entrée dans la vie*, p.240

²³⁸ Maryse Esterle-Hedibel, *La bande, le risque et l'accident*, Paris ; Montréal, l'Harmattan, 1997

pour soi et à l'égard de l'environnement social. Le Code de la route regorge de nouveaux interdits. Les braver revient parfois à prouver sa valeur personnelle. Rouler à toute allure par exemple s'appréhende dans certains cas comme une mise en danger volontaire de soi pour se sentir exister²³⁹. Ici, la mise en péril de soi au volant, notamment accompagnée ou racontée, participe de la création d'une image sociale de soi. Bref, « *en principe, la voiture ouvre le chemin du monde* »²⁴⁰.

Pour certains, la voiture est une étape indispensable à franchir rapidement. Mais il existe mille nuances de s'en saisir. Parfois, elle n'est pas si convoitée. En France, le rapport à l'auto est en effet très inégalitaire. Tous n'y ont pas accès, par choix ou non. Un article du Monde²⁴¹ précise que l'accès à l'automobile est davantage plébiscité par les jeunes ruraux pour des raisons utilitaires : hormis dans les grandes villes, il faut une voiture pour aller au travail. Les citadins, eux, préfèrent le métro, le tramway, le bus, la bicyclette ou la marche. Cependant, les statistiques pointent surtout la dimension utilitaire de la voiture. Or, étant donné les considérations anthropologiques et à l'instar du travail d'Hervé Marchal²⁴², indéniablement, la voiture n'est pas seulement un moyen de se déplacer. Le rapport à la voiture est particulier et complexe à dépeindre en totalité. Dans ce travail, nous la considérons bien au-delà du simple moyen de locomotion. L'infinité des singularités nous laisse nous imaginer nombre de manières de s'approprier *son* auto. En général, l'expérience de la voiture se met en place autour d'un compromis entre la conduite et l'esthétisme. Certes, la locomotion fait office de toile de fond, mais l'auto pour le jeune est aussi un moyen d'expérimenter son existence, sa manière de se proposer aux autres, et de s'approprier pour la suite. Pour ce qui concerne ce travail, la réflexion s'oriente autour d'une des dimensions du lien qu'entretient le jeune avec son auto qui tantôt inquiète, tantôt fascine : l'expérience de la vitesse.

²³⁹ *Op. cit* David Le Breton, *Conduites à risque : des jeux de mort au jeu de vivre*

²⁴⁰ *Op. cit.* David Le Breton, *En souffrance : adolescence et entrée dans la vie* p.241

²⁴¹ Pascale Krémer, « Cette jeunesse qui ne veut plus rouler », *Le Monde*, 2015

²⁴² *Op. cit.* Hervé Marchal, *Un sociologue au volant : le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*

Chapitre 4. *Risque, puissance, accident*

I. Introduction générale : pour un imaginaire de la vitesse

Comprendre le phénomène « vitesse » dans sa globalité nécessite d'élargir le regard. Particulièrement pour notre objet, la tendance à l'accélération individuelle se lie très sérieusement au contexte de l'action. Ici, le cadre influence l'agir. À ce propos, le penseur allemand Hartmut Rosa²⁴³ admet trois formes d'accélération globales.

D'abord, l'accélération technique bouleverse le temps de trajet. Concrètement, la vitesse dans les transports augmente. La mobilité gagne en aisance et la perception de la durée évolue. Ajouté à cela, il repère une abstraction de la variable espace. La transmission d'informations s'éloigne de plus en plus des perceptions directes. Du pigeon voyageur, un simple message se transmet dès lors par de multiples serveurs. Nous l'avons vu, le numérique transcende la réalité, et propose la communication instantanée, à distance.

Ensuite, il observe une accélération du changement social. Globalement, il repère une « *Augmentation du rythme d'obsolescence des expériences et des attentes orientant l'action* » et le « *raccourcissement des périodes susceptibles d'être définies comme appartenant au présent* ». Bref, une « *compression du présent* »²⁴⁴. Les hommes et les femmes réduisent toujours davantage l'intervalle des actions. Et ces observations sont soumises à l'insatiable dynamique du social. Toujours plus vite en encore moins de temps. Les événements s'enchaînent à une vitesse fulgurante. En ceci réside la véritable

²⁴³ *Op. cit.* Hartmut Rosa, *Accélération : une critique sociale du temps*

²⁴⁴ *Ibid.* p.100

révolution vis-à-vis du passé. Les mutations sociales parfois même se chevauchent. D'où cette accélération du changement social.

Pour finir, comme abordé dans le premier chapitre de cette thèse, Rosa remarque « objectivement » une « *augmentation d'action par unité de temps* »²⁴⁵. Une accélération dans le rythme de vie observable dans chacune des strates de l'espace social.

II. Risque, performance, transgressions

1. Introduction

Les grandes instances sociales ont tendance à se réapproprier les codes de l'accélération globale. De plus en plus, elles valorisent une organisation autour de l'accélération. Le capitalisme déjà se soumet à ce phénomène et ne tempère pas la frénésie de la vitesse. La concurrence prône l'innovation rapide, et le risque de se faire rapidement dépasser. Encore plus avec la logique informatique. Le numérique valorise la puissance, la rapidité, l'ergonomie. Et maintenant, chaque annonce d'un nouveau produit, d'une nouvelle idée est une course contre la montre. Tout retard est sanctionné. Les corps parfaits, prodiges musicaux, entrepreneurs modèles comme le célèbre Marc Zuckerberg investissent les nouvelles technologies et se présentent comme exemple. La course à la performance laisse peu de place à l'écart, à la lenteur de l'apprentissage. L'objectif est à atteindre au plus vite, pour passer au suivant et expérimenter de nouveaux exploits. Tels sont les actes de bravoure contemporains.

2. Le culte de la performance

Réflexifs sur leur expérience de la route, les jeunes de notre enquête font eux aussi, part de cette observation : « *Je fais attention, en tout cas, j'essaie d'être une bonne conductrice. Après, je pense qu'aux yeux des gens, je ne suis pas une mauvaise conductrice, mais je ne suis pas une très bonne conductrice parce qu'il y a un peu le cliché que je suis un peu une mamie sur la route. On ne dira jamais de moi que je suis une bonne conductrice. « ouais, Tiffène elle conduit bien, elle ne va pas très vite ».* C'est

²⁴⁵ *Ibid.* .102

toujours cette histoire de performance. » (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante). Les jeunes générations grandissent dans ce culte de la performance, de la compétition. Un « culte de la performance » bien ancré dans les représentations. Nous dit Ehrenberg :

*« Le culte de la performance prend son essor au cours des années 80 à travers trois déplacements. Les champions sportifs sont des symboles d'excellence sociale alors qu'ils étaient signe de l'arriération populaire. La consommation est un vecteur de réalisation personnelle alors qu'elle connotait auparavant l'aliénation et la passivité. Le chef d'entreprise est devenu un modèle de conduite alors qu'il était l'emblème de la domination du patron sur l'ouvrier. »*²⁴⁶

Au travail effectivement, haut lieu de socialisation de notre échantillon, le culte de la performance est particulièrement explicite. Une piété à la compétition, au dépassement de soi intimement lié à la bonne gestion du risque. À ce propos, ressort du congrès annuel de la Fondation européenne des associations de risques management :

*« Il existe une évidente corrélation entre la maturité des processus de gestion des risques et l'amélioration durable de la performance des entreprises : c'est l'un des principaux enseignements de la dernière étude menée par Ferma, en coopération avec ses partenaires, AXA Corporate Solutions et Ernst & Young. Ces résultats étaient divulgués le 22 octobre, en introduction de la sixième édition du rendez-vous annuel de la fédération, qui se poursuit le 23 octobre au Palais des Congrès de Versailles. L'enquête montre notamment que les organisations les plus matures en termes de risk management, affichent le plus fort niveau de croissance au cours des cinq dernières années. »*²⁴⁷

²⁴⁶ Alain Ehrenberg, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Levy, 1991

²⁴⁷ Rédaction NA Pro, *Risk Management : Un lien évident entre gestion des risques et performance des entreprises*, 2012, <https://www.newsassurancespro.com/risk-management-un-lien-evident-entre-gestion-des-risques-et-performance-des-entreprises/0169256337>

L'imaginaire d'entreprise à l'heure du néolibéralisme valorise la maîtrise du risque. Bien entreprendre, c'est se jouer du péril et de ses revers. C'est correctement anticiper, prévenir. La performance est la devise de l'homme d'affaires. Et dans de nombreux domaines, la vitesse est indéfectible de la performance et du risque. « *La vitesse, ça a toujours été attirant. Même pas qu'au volant, pour n'importe quel sport, la vitesse, c'est un sentiment de... je ne sais pas comment expliquer. Par exemple, quand tu fais du parachute, tu descends à pleine vitesse, même du vélo en descente, c'est une sensation agréable* » (Justin, 20 ans, Mirepeix, concours gendarmerie). En effet, le champ de la compétition sportive illustre cette tendance à valoriser la vitesse. Très souvent, l'imaginaire athlétique se couple à la maîtrise de la vitesse.

« La vitesse est une notion centrale en sport précisent Miller et Ontanon. À un premier niveau elle constitue le critère de performance dans tous les sports chronométrés, tels que, par exemple pour ne citer que ceux-là, les courses athlétiques, les épreuves de natation ou encore les épreuves de ski alpin. C'est le plus rapide qui gagne ! Cependant, la durée de certaines épreuves chronométrées, comme par exemple le marathon, impose une répartition de l'effort. Il ne s'agit plus d'être le plus rapide dans l'absolu, mais de tenir la plus grande vitesse possible sur la distance ou la durée imparties : on parle alors de vitesse critique.

Mais au-delà, dans les sports où le chronomètre n'est pas le critère absolu de la performance, la vitesse représente, d'un point de vue mécanique, un des paramètres majeurs de l'efficacité du geste sportif. En effet, quel que soit le sport, la performance sportive est un compromis fonctionnel ou une combinaison entre deux types d'exigences : projection et précision. »²⁴⁸

La maîtrise de la vitesse dans le sport est bien plus complexe qu'une accélération rectiligne et continue. Rester debout implique un contrôle de l'effort. Le bon sportif maîtrise prodigieusement la limite. Il est conscient de ses capacités. Et le match ou la compétition s'éprouve toujours dans la durée. Le temps de la rencontre est toujours préalablement acté. Cependant, il convient constamment de jouer avec sa forme du jour et ses performances individuelles pour tenir jusqu'à la dernière seconde. Pour les jeunes, en voiture, la performance s'appréhende de manière similaire. « *Si je compare la conduite automobile avec le sport, le foot c'est un sport collectif, tu cours, c'est toi le moteur, c'est*

²⁴⁸ Christian Miller et Guy Ontanon, « Vitesse limite ou les limites de la vitesse en sport », *Le Genre humain*, 2010, pp.35-43

ton cœur, alors que la voiture, c'est un moteur à explosion, ça a quatre roues, ça va bien plus vite. L'adrénaline elle monte plus on va dire. » (Romain, 25 ans, Paris, responsable média). Le sportif offre une performance corporelle. Il existe une projection particulière de soi dans l'objet automobile. La mécanique relaie provisoirement le corps dans l'expérience de la vitesse. Pour autant, le corps ne se substitue pas à l'objet automobile. Seulement, pour un temps, le conducteur fusionne avec l'auto, et intègre « l'objet » à sa corporéité. La voiture devient une prothèse. De la même manière que le sportif offre une performance individuelle, l'automobiliste se présente à l'autre ne faisant plus qu'un avec la machine.

« La voiture relaie le corps parce qu'elle l'incorpore dit Boltanski : elle le dissimule et le multiplie dans une relation qui tend à se conformer aux représentations sociales des rapports entre l'âme et le corps. Et l'espèce d'identification, souvent notée, que suggère, dans le discours, l'économie de la référence à la médiation de la chose, « je suis garé là » (au lieu de « ma voiture est garée là »), « j'ai éraflé mon aile », « je suis à plat », exprime peut-être moins la « participation affective » (suggérée par les explications de type psychanalytique) que l'illusion perceptive engendrée par l'extension du schéma corporel aux objets qui, renfermant le corps, médiatisent les interactions qui s'instaurent entre le corps et l'environnement physique et social. »²⁴⁹

La conduite automobile bouleverse le rapport à la vitesse. L'activité dilue les corps (ici physiques et mécaniques) en une seule entité. La machine devient un appareillage. L'étude de la conduite automobile est donc éminemment liée au corps, à l'instar du travail de David Le Breton²⁵⁰. Et l'exaltation en conduite automobile s'exprime par la maîtrise de la vitesse.

Au quotidien, le culte de la performance est moins visible, mais tout aussi présent. Un nouvel « imaginaire social », une « mythologie »²⁵¹ collective. Un arrière-plan, une couleur. Pour cette raison, l'individu hypermoderne existe dans l'intensité. Le contexte poreux et atomisé l'entraîne dans une quête insatiable de lui-même précise souvent

²⁴⁹ *Op. cit.* Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents* p.33

²⁵⁰ *Op. cit.* David Le Breton, *Anthropologie du corps et modernité*

²⁵¹ Guillaume Plaisance, « Le culte de la performance comme mode d'existence », La Philosophie, <https://la-philosophie.com/le-culte-de-la-performance-comme-mode-dexistence>

Aubert²⁵². La route, au même titre que de nombreuses expériences, est alors une de ces manières de reprendre à nouveau le contrôle son identité, ses sensations et représentations par le biais de la performance, parfois au détriment des règles élémentaires de sécurité. À ce titre, certains trouvent en l'excès la validation de leur performance :

« ah, moi, je vais super vite ». Franchement, c'est dans tout, l'excès, tu peux te vanter. « moi je suis allé à 170 sur l'autoroute ». Ce genre de chose où tu te vanter de prendre des risques et d'aller vite. Alors qu'en soi non. Normalement, tu n'es pas censé te vanter. Ça ne devrait pas être un critère de vantardise de prendre des risques. Mais c'est vrai pour plein de chose. Il y a plein de gens qui se vantent d'avoir fait des trucs illégaux, alors qu'en soi, tu ne devrais pas te vanter de ça. Il y en a qui mettent en valeur les prises de risque. Je trouve ça inutile. C'est pour ça, tous les gens qui aiment les grosses voitures qui vont vite, si tu n'as pas de circuit chez toi, à quoi ça te sert ? ». (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante)

3. Conclusion : vers le risque et transgression sur la route

Sur la route, le risque accompagne l'automobiliste. Il fait partie de l'expérience et se lie systématiquement à l'excès. Les jeunes générations particulièrement valorisent le péril, mais aussi les comportements limites. Et ceci la jeune femme le déplore. Effectivement, nombre de modèles automobiles proposés par les marques proposent des caractéristiques impressionnantes. La prisée Bugatti Chiron Super Sport 300+ excite les passionnés. Un nom à rallonge pour la plus puissante, luxueuse, et l'une des plus chère des automobiles homologuées. En chiffre, elle atteint 484 km/h en 41 secondes. Une incompatibilité radicale avec les strictes régulations du code de la route, rappelons-le, 130 km/h sur autoroute par temps clair. Bien sûr, très peu possèdent la Chiron, mais elle est un idéal pour nombre d'automobiliste dans l'excitation de la puissance. Une puissance excitante :

« Tu vois, même les rallyes, où les mecs sont à 130 sur les petites routes, ça fait péter des câbles sérieux. C'est comme dans Star Wars, ce sont les podracers, un truc de taré. Ou alors dans la F1, où les mecs se prennent des G, je ne sais pas à quelle vitesse ils sont,

²⁵² Nicole Aubert, « L'urgence, symptôme de l'hypermodernité : de la quête de sens à la recherche de sensations », *Communication et Organisation*, 2006, pp.11-21

mais le côté mécanique ultra huilée, performante, c'est vraiment la technologie poussée à son paroxysme. » (Alex) Et certains jeunes, au choix de l'automobile, observent surtout les compétences. « Nous, on a aussi acheté une BMW, on voit directement la différence. Le confort, et c'est triste à dire, mais la vitesse. Si les gens achètent aussi des voitures aussi chères, c'est aussi pour la vitesse. Le frisson de la conduite c'est un truc indescriptible. Ça te donne envie de conduire vite. Ces bonnes voitures, de marque comme on dit, BMW, Audi, Mercedes, ça donne envie de conduire vite. ». (Alex)

III. Prise de risque et transgression

1. Introduction

Une réflexion sociologique sur la route pose la question des représentations et valeurs de la transgression. Déjà, le Code de la route se veut régir l'interaction. Dès l'apprentissage, le conducteur apprend à croiser les autres. Et sur la route, difficile de passer outre : les panneaux de signalisation, de limitation jonchent le bas-côté. Indéfectibles du paysage routier, ils rappellent à l'ordre. Discipline, aux yeux des politiques publiques, nécessaire à la sécurité. Le conducteur lui, conduit en connaissance de la règle. Pourtant, délibérément ou non, parfois, il conduit par dérogations du Code de la route.

2. Une infinité de cadres normatifs ?

Il existe une infinité de manières de justifier la transgression. Mais toujours, systématiquement, les jeunes expliquent précisément leurs comportements. Ils trouvent toujours des raisons valables à la transgression.

Déjà, les jeunes conducteurs et conductrices font souvent référence à la loi. Raihane, (22 ans, Bayonne, étudiante) passe par exemple de temps en temps outre la règle, notamment lorsqu'elle considère qu'il existe une distance entre l'institution, et l'interprétation de la situation — toujours unique : « ça dépend. J'ai un exemple très concret, c'était hier, à Pau, quand tu sors de l'autoroute, il y a une grande avenue à 30 km/h, avec plein de dos d'ânes, je ne comprends pas pourquoi elle est à 30. Je ne sais

pas. Du coup, j'étais à 50. ». Dans l'incompréhension de la limitation, elle se sent dépassée par des limites institutionnelles imposées. Le ressenti — ici l'impression de ne pas avancer —, éminemment subjectif, demeure seul juge de ce qu'il faudrait faire, entrant parfois en contradiction avec l'universalité de la loi.

Maxime, (24 ans, Strasbourg, étudiant), quant à lui, soulève le paradoxe de la punition : *« c'est comme ça que j'ai vu un peu cette loi-là, s'ils avaient montré des preuves scientifiques en disant par exemple que ça polluait moins, là l'argument serait bien passé. Mais je vais essayer de respecter. Sur le fait qu'ils disent de réduire les accidents, pour moi c'est faux parce que les personnes qui provoquent les accidents sont déjà en excès de vitesse »*. Durcir la régulation, mais pour qui ? Pour ce jeune, ceux qui méprisent la limitation persisteront, en dépit du chiffre inscrit sur le panneau. Sa réflexion soulève un nouveau paradoxe : celui de la destination du durcissement de la loi. Une contradiction précisément évoquée par Coppel et Doubre, dans *Drogues, sortir de l'impasse*²⁵³, à propos de l'usage de drogues. En effet, la prohibition finalement s'applique en très grande partie aux petits consommateurs, et très peu au réseau. Sur la route, il n'existe pas réellement de hiérarchie. Les inégalités sont plutôt verticales, mais persistent. Certains respectent la loi, d'autres pas. Et ceci est à l'appréciation de chacun, en fonction de sa subjectivité.

Pour prendre un exemple concret de décision subjective : Maxence (25 ans, Strasbourg, barman), s'autorise de rouler un peu plus vite s'il considère garder la maîtrise : *« Par exemple, griller un feu rouge, ne pas mettre son clignotant, griller un stop, couper la priorité, tout de suite, ça devient dangereux dans le sens où ça met plus en danger les autres que moi. Et griller un feu rouge, toi tu te mets en danger bien évidemment, mais surtout les mecs, à moins d'avoir l'information que je vais griller le feu rouge, a priori ça pue, il va y avoir carton. Après, si tu vas vite aussi sur l'autoroute, ça implique aussi les autres, mais c'est peut-être aussi la sensation de se dire « je reste maître de mon véhicule »*. Pour lui, la vitesse apparaît comme une conduite à risque impliquant seulement le soi. Ainsi, pour ce jeune, conduire un peu plus vite semble plus acceptable que le reste.

²⁵³ Anne Coppel et Olivier Doubre, *Drogues : sortir de l'impasse. Expérimenter des alternatives à la prohibition*, Paris, La Découverte, 2012

3. *Qu'est-ce que la transgression ?*

Outrepasser la loi ne se détache jamais d'une interprétation particulière du danger et de la règle²⁵⁴. Howard Becker parle de *carrière déviante*. Attention au contre-sens : le déviant n'est pas en rupture vis-à-vis de la loi, mais est désigné comme infracteur. Chacun, en fonction de ses attaches, de son histoire et de ses valeurs se représente la norme à sa manière. Les fumeurs de marijuana par exemple, pour reprendre l'exemple de Becker, ne définissent pas leur comportement comme anormal. Cependant, les herbes sont proscrites en France. Pour cause, les « entrepreneurs de morales », groupuscules pensant élitiste, décident de la qualification des actions. Ainsi, pour les instigateurs de morale et leurs challengers, s'essouffler au sport est légitime tandis que voler dans un magasin ne l'est pas. Ajouté à cela, la pluralité des appartenances, des individualités atomise les systèmes d'interprétation : chacun décide de sa norme, de ses codes, en fonction de son histoire, de ses interactions. Sur la route, les politiques tentent une objectivation de la norme à respecter. Le Code de la route est une leçon à apprendre, à réciter et à appliquer pour jouer au bon élève. Et dans bien des situations, il est cohérent. Les feux tricolores par exemple évitent de se faire surprendre et diminuent le risque de carambolage aux intersections. Le code est une prescription, une ligne à suivre pour s'assurer dans une situation de manque de visibilité.

Pourtant, certains transgressent, se désaccordent volontairement des injonctions légales. Ici, la norme est une imposition. Le Code de la route se veut clair et universel. Et la transgression est validée (par les autorités, les campagnes de prévention, les discours ordinaires, etc.). Ici se dessine le problème : le code n'est pas la norme de chaque conducteur. Il ne prend pas en compte la subjectivité individuelle, et la singularité des interactions. Nous ne remettons pas ici en question les modalités légales des règles routières, mais interrogeons le paradoxe de la tentative d'objectivation d'un code pour un millier de types de rencontre sur la route. À ce titre, Mucchielli²⁵⁵ préconise de reconsidérer l'hétérogénéité de la population pour la mise en place de politiques de sécurité routière. Un défi d'une grande complexité. Pour entrer davantage dans la réflexion, Albert Ogien précise « *la sociologie admet un postulat : un phénomène social*

²⁵⁴ *Op. cit.* Howard S. Becker, *Outsiders : études de la sociologie de la déviance*

²⁵⁵ Daniel Mucchielli, « La déviance, entre normes, transgressions et stigmatisations » *Sciences Humaines*, 1999

est normal pour autant qu'il soit stable et récurrent dans une société donnée. »²⁵⁶. Autrement dit, l'anormal accouche de l'exception. Or, il existe justement nombre de situations exceptionnelles sur la route, nécessitant des réactions exceptionnelles. Les « penseurs » eux-mêmes, se réinterrogent systématiquement sur les modalités de la norme. D'autant que la société évolue constamment, et à toute allure. Et la loi, même si elle évolue, tant qu'elle est fixe, évince le civisme, l'adaptabilité et l'hétérogénéité des situations. Bref, un cadre normatif pluriel qui reflète l'ambivalence du monde, et la difficulté de le réguler.

Le langage courant accorde à la transgression une signification réductrice et négative, essentiellement celle de la violation de lois ou de commandements divins. La transgression s'opère sur un terrain favorable, permettant de passer outre, de franchir. À ce propos, Gaffiot rappelle que « *transgressum provient de trans- gredior (trans-gradior) dont les déclinaisons de sens ouvrent l'esprit à des significations beaucoup plus étonnantes. Le préfixe « trans » (à travers, au-delà, par-delà, de l'autre côté, par-dessus) associé à « gradior » (marcher, s'avancer, parcourir) amène déjà à des combinaisons multiples et riches de sens.* »²⁵⁷

Transgresser ne se réduit pas à une dérogation du Code de la route. Outrepasser la loi en est une forme, une impression, pour certains. Mais il existe d'autres formes de transgression. Le jeune homme lui, considère un fumeur régulier de marijuana apte à prendre le volant. Pour ces raisons, les jeunes générations peuvent très bien transgresser à l'une des règles et se conformer aux autres. Il n'existe pas une forme de transgression, mais bien une infinité de comportements transgressifs. En fonction de ses motivations, de ses représentations, de ses valeurs, le jeune décide si son comportement déroge à ses propres règles ou non.

Pour cette jeune par exemple : *C'est une question de confiance. C'est-à-dire que je ne vais pas me braquer si une personne me dit j'ai fumé ou j'ai bu en prenant le volant. Chaque personne a son habitude de boire, a son habitude de fumer. Si moi je fume du*

²⁵⁶ Albert Ogien, « II. Le normal et le pathologique » in Albert Ogien (dir.) *Sociologie de la déviance*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012

²⁵⁷ Estellon Vincent, « Éloge de la transgression. Transgressions, folies du vivre ? De la marche vers l'envol », *Champ psychosomatique*, 2005, pp.149-166, p.151. Or, il déborde largement de ces deux champs institutionnels

cannabis, là c'est sûr que ça va changer ma conduite, parce qu'à mon avis je vais ramper par terre. Mais si quelqu'un a vraiment l'habitude de fumer, prend la voiture, ça ne changera rien. Donc c'est en fonction de la personne vraiment. C'est pareil, si une personne ne boit pas beaucoup comme moi, et qui prend un verre de vin blanc qui se trouve déjà un peu à l'ouest, alors qu'une personne qui peut boire... je ne sais pas combien parce qu'elle a un bon gabarit, je ne vais pas lui dire tu as bu un verre de vin donc je ne monte pas avec toi, alors que pour elle, un verre de vin c'est comme un verre d'eau. Donc ça dépend vraiment de la personne. Donc vu que je monte toujours avec mes proches, je les connais assez et je m'adapte en fonction de la situation. (Emma, 21 ans, Mirepeix, étudiante)

La réflexion sur la transgression met en lumière l'ambivalence du rapport à la norme. La dérogation est une phase de liminarité, d'entre-deux. La tension est palpable, mais la justification légitime toujours le comportement. Sur le moment, le conducteur juge sans préméditation de son aptitude ou non à outrepasser ses propres règles, les lois routières, en fonction du risque encouru. Mais jamais il n'est jamais dans la passivité, dans l'inconscience. Il réfléchit et précise toujours le cadre normatif dans lequel il se situe.

Une piste intéressante consiste à observer le comportement en fonction du risque. Cette impression de prendre des risques témoigne qualitativement du rapport à la norme. Et certains, en connaissance de cause, se mettent volontairement en péril sur la route. Omettre un instant sa propre norme n'est pas si extraordinaire. Les prises de risques volontaires sont quotidiennes. Mais sur la route, au regard de la puissance de la machine, les conséquences sont parfois désastreuses.

4. La subjectivité de la limite

La loi est la même pour tous, mais elle est interprétée de manière différente par chaque automobiliste. Suivant cette subjectivité de l'interprétation, certains s'autorisent des petits écarts :

« Tout dépend comment. Il y a répondre au téléphone comme ça, il y a répondre au téléphone en Bluetooth, et là, tu as les mains libres quand même, et tu es plus attentif à ta conduite. Répondre au téléphone directement, je trouve que c'est clairement à éviter.

C'est interdit, normal. Après, quand tu as les mains libres, pourquoi pas, si ce n'est pas une conversation qui dure trop longtemps, ou une conversation qui risque de perturber ta conduite, je pense que là, il n'y a pas de soucis. Envoyer un message, en conduisant, évidemment c'est à éviter. Mais si c'est l'histoire de quelques secondes, très exceptionnellement, je pourrais le faire, sinon il faut que je sois à l'arrêt. » (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante). Finalement, la définition de la limite est nébuleuse. En fonction de la situation, le jeune adapte son comportement. Mais impossible d'affirmer ici une limite précise. Raihane, (22 ans, Bayonne, étudiante) elle, dégage une tendance à déroger à la règle si elle a l'habitude de la route : *« ça m'arrive parfois la nuit, je prends toujours le même chemin pour aller chez mon copain, et il y a certains endroits où il y a des feux, où il n'y a personne, donc ça m'arrive souvent de les griller [...] Entre guillemets, ça ne sert à rien que je m'arrête, vu qu'il n'y a personne qui arrive. J'ai une très bonne visibilité, donc c'est bon. »*. Connaître le chemin fait partie de cette forme de transgression ordinaire, que Mélissa (22 ans, Tarbes, commerciale) justifie par une habitude, et par un soin de son automobile : *« Je suis tout le temps à 60, je ne suis jamais à 50. Je ne suis jamais à 80, tout le temps à 90. Je suis toujours 10 km/h au-dessus. Je trouve que c'est très lent sinon. Je suis fatiguée, je n'ai pas envie d'y passer deux heures, je fais les trajets tous les jours, j'ai envie d'appuyer un peu. En plus, ça la réveille un peu. Ça lui fait du bien. »*.

La limite est subjective. Buisson Fenet définit justement la transgression au volant par le dépassement de *sa* limite²⁵⁸, elle pose la question de son autoévaluation. Peretti Wattel, entre autres, parle de surestimation de soi.

« Comment expliquer cette désinvolture de la jeunesse ? Pour certains observateurs, la résistance des adolescents aux campagnes d'information serait révélatrice d'un excès de confiance coupable. Les psychologues ont longuement étudié ce qu'ils appellent le « biais d'optimisme » et l'« illusion de contrôle » [McKenna, 1993 ; Assailly, 1997 ; Kouabenan, 1999]. D'une part, chacun de nous aurait naturellement tendance à surestimer la probabilité qu'il a de réussir une tâche difficile ou de gagner à la loterie, et inversement sous-estimerait la probabilité d'être victime d'un évènement désagréable (accident de la route, accident domestique, cancer, contamination par un virus...) : c'est

²⁵⁸ Hélène Buisson-Fenet et Aude Kériel (dir.), *Des jeunes à la marge ? Transgressions des sexes et conformité de genre dans les groupes juvéniles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2019

le biais d'optimisme. D'autre part, nous aurions tendance à surestimer notre capacité à maîtriser les situations dangereuses, en premier lieu au volant d'une voiture : c'est l'illusion de contrôle. Pour ces deux raisons, nous ne nous sentirions pas concernés par les campagnes de prévention.

Ce biais et cette illusion ne sont pas propres aux adolescents, mais les toucheraient tout particulièrement : « Si le risque est effectivement perçu, l'évaluation de ses conséquences est souvent différente de celle faite par les adultes. Ceci est dû à la mégalomanie, au sentiment de toute-puissance, au narcissisme habituels chez les adolescents. Convaincus de leur invulnérabilité, ils ont une perception de la mort et de sa réalité différente de celle des adultes, et en conçoivent notamment mal le caractère irréversible » [Tursz, 1993, p. 138].²⁵⁹.

Les jeunes semblent protégés par cette illusion de confiance en soi. Un filtre qui provisoirement, donne l'illusion de tenir risque à l'écart. Du moins, la surestimation de soi dépasse le péril qui devient secondaire dans l'évaluation de la situation. Dès lors, précisons quelque peu les motivations des jeunes, pour affiner, en situation, la compréhension de cette limite.

Pour Maxence (25 ans, Strasbourg, barman), la transgression ne doit pas impliquer quelqu'un d'autre : « *Par exemple, griller un feu rouge, ne pas mettre son clignotant, griller un stop, couper la priorité, tout de suite, ça devient dangereux dans le sens où ça met plus en danger les autres que moi. Et griller un feu rouge, toi tu te mets en danger bien évidemment, mais surtout les mecs, à moins d'avoir l'information que je vais griller le feu rouge, a priori ça pue, il va y avoir carton. Après, si tu vas vite aussi sur l'autoroute, ça implique aussi les autres, mais c'est peut-être aussi la sensation de se dire « je reste maître de mon véhicule »* ». Tant qu'elle ne porte atteinte qu'à soi, la transgression est donc acceptable. À ce propos, Kevin, (21 ans, Pau, en recherche d'emploi) partage l'avis du jeune homme : « *ouais je ne prends pas de risques inutiles moi. Si des fois, je roule un peu trop vite, c'est ma faute et puis je suis tout seul en plus.* ». Par ailleurs, il nous confie réfléchir sur sa conduite automobile parfois à risque dès lors qu'il fait face à la sanction : « *J'aime la vitesse, mais comme on peut perdre les points on ne peut pas rouler très vite ben on se calme tout seul* ». Pour lui, une énigme paradoxale qui le dépasse persiste : « *surtout que maintenant je me suis déjà fait attraper parce que je roulais à 80 au lieu de*

²⁵⁹ *Op. cit.* Patrick Peretti-Watel, La société du risque, p.89

50. *Du coup j'ai perdu 2 points et 90 €. Ben depuis ça m'a refroidi, je roule plus vite du tout. Je roule aux limitations et tu as l'impression que tu peux marcher à côté de la voiture et pourtant tu es à 90 ou à 50. Mais le problème c'est que les voitures elles sont confortables donc à partir de là tu ne sens pas la vitesse donc tu crois que ça n'avance pas. ».*

La modification de son état de conscience au volant est une forme de transgression particulière. Les alcools et les drogues, s'ils modifient l'état de conscience, ne sont pas pour autant exclus de la pratique automobile. Cependant, le rapport du jeune au psychotrope est hétérogène et ambigu : *« Monter avec quelqu'un ? Moi, la drogue non. Pour l'alcool, ça dépend. Ce qu'on disait avec les deux, trois verres, je ne crois pas que ça me soit déjà arrivé, mais si j'ai un ami qui est vraiment persuasif et qui me dit qu'après deux verres... après, ça dépend, si je l'ai vu boire dix verres, c'est vu, s'il me dit « j'ai bu deux trois verres, mais ça va », je pense que peut être que je peux lui faire confiance. Après, il y a toujours la limite, on ne sait pas trop. »* (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante). Bien qu'elle soit théoriquement catégorique, la jeune fille s'autorise de monter avec un ami qui a bu, en dépit de sa définition « nébuleuse » de la limite à ne pas franchir. Ce que le jeune sait des produits psychoactifs découle de son expérience²⁶⁰. Il connaît son rapport à la drogue et à l'alcool, et transpose sa socialisation au psychotrope et à la boisson dans ses comportements routiers : *« pour ma part, quand je bois, je suis dans un état euphorique, et je n'ai pas forcément tout le contrôle. De toute façon je ne peux pas, c'est inconcevable de rouler bourrée, parce qu'on ne sait pas ce qu'il peut arriver aux autres, et là, c'est moi qui suis fautive. Si jamais je suis au volant bourrée, je ne suis pas invincible, je le sais. Donc je ne le fais pas. Quand je fume du cannabis, ça m'est déjà arrivé, je fais déjà beaucoup plus attention [...] parce que je ne sais pas ce qu'il peut arriver, je ralentis. Alors qu'avec l'alcool je pense que j'accélère. [...] J'ai confiance en moi. Ça dépend dans quel état je suis. Si je sens que je suis bien, que j'ai fumé, mais que je n'ai plus d'effet c'est bon. Si je me fais attraper en étant positive, tant pis. « Prends mon permis, je sais rouler. Il ne s'est rien passé ». Après, s'il arrive quelque chose, j'assume ma faute à 100 %. [...] C'est la faute à pas de chance. Après, ça peut arriver. Si ça arrive parce que tu es défoncé... Voilà, j'ai joué avec le feu, je me suis gourée. [...] Mais je préfère rouler avec quelqu'un qui est défoncé que bourré, parce que l'état n'est*

²⁶⁰ Salah Khaldi et Michel Vallet (dir.), *Vigilance et transports : aspects fondamentaux, dégradation et prévention*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1995

pas le même. » (Sarah, 24 ans, Strasbourg cuisinière) ; *« fumer, tu restes quand même conscient. Tu as moins de réflexes, j'entends, c'est vrai. Par contre, le LSD, l'ecstasy, je sais que quand j'en ai pris j'étais complètement à côté de la plaque. Tu es trop, trop. Ton cerveau il ne comprend plus, tu ne peux pas être apte à conduire, quand même pas. »* (Mélissa, 22 ans Tarbes, commerciale). Les jeunes femmes se connaissent, savent les effets de la drogue et de la sanction. Elles assument et agissent en conséquence. À ce propos, le rapport aux forces de l'ordre est lui aussi appris, puisque Mélissa préfère fumer du cannabis que boire au volant *« parce qu'il y a moins de chance que je me fasse contrôler pour le cannabis. »*. Elles — et même plus généralement les jeunes — font part d'une grande réflexivité à l'égard de l'usage de psychotropes sur la route, au même titre que dans sa vie. Elles analysent, et s'adaptent en fonction de leurs expériences. Samuel (23 ans, Montardon, paysagiste), lui, se conforme au même processus réflexif sur sa pratique : *« c'est moins dangereux (de rouler en ayant consommé du cannabis) enfin c'est mon avis. Ça n'a rien à voir avec l'emprise de l'alcool. Sous alcool, on ne voit rien du tout, on le sait quand on marche. Quelqu'un qui marche dans la rue qui vient de boire qui a trop bu, on le voit, il ne marche pas droit, il titube et même il parle mal et quelqu'un qui a fumé, à part ses yeux, le gars, il va marcher droit. Peut-être lentement, mais rouler lentement en ville ça n'a jamais été un danger et ce n'est pas grave tu roules plus lentement. »*. Cependant, il hiérarchise ses passagers s'il venait à se faire sanctionner : *« mes potes seulement, ma famille je n'ai pas envie, même si je suis totalement lucide, c'est difficile quand on se fait arrêter avec sa famille par les gendarmes. S'ils nous contrôlent, on assumera moins qu'avec ses potes. »*. Ici, ce n'est pas d'un rite de puissance, de virilisme, dont il est question, mais davantage d'une charge à éviter s'il se confronte à la sanction, auprès de son entourage familial.

Les jeunes hiérarchisent le rapport qu'ils entretiennent avec la drogue (dite dure, dite douce), l'alcool, et autres. C'est-à-dire qu'il y aura toujours un psychotrope plus acceptable qu'un autre au volant : *« Les effets de la drogue je trouve que ce ne sont pas les mêmes que ceux de l'alcool. Je me trompe sûrement, mais je ne sais pas. Je trouve que l'alcool, la personne qui m'avait conduite en voiture après avoir bu, je sais comment il est, il est encore maître de ses moyens il est bien. La drogue voilà des fois ça restreint la vision, ça tourne un peu partout donc je dirai non. »* (Elisa, 20 ans, Pau, étudiante). La relation aux produits modifiant l'état de conscience est hétérogène, elle diffère en fonction de l'individu. Il convient ainsi de s'éloigner d'une hiérarchie générale du rapport à la

drogue chez le jeune conducteur. Cependant, il existe bien une hiérarchie sociale des produits suscitant des modifications de l'état de conscience. Une sorte de morale sur laquelle le jeune s'appuie lorsqu'il n'a pas vraiment expérimenté. Parfois, par extension, le discours des jeunes sur cette « éthique psychotropique » s'applique aussi sur la route : *« Il n'y a peut-être pas forcément de différence en plus, mais je ne sais pas, c'est plus commun de prendre le volant après avoir bu qu'après avoir consommé de la drogue »* (Sixtine, 20 ans, Rennes étudiante).

Au-delà de cette morale dont les jeunes se servent parfois pour justifier de l'usage de drogue, l'influence du psychotrope reste subjective. Pourtant, la loi impose une règle universelle, pour tous, en dépit du ressenti et de l'expérience de chacun, ce qu'Emma (21 ans, Mirepeix, étudiante) réprovoque : *« C'est une question de confiance. C'est-à-dire que je ne vais pas me braquer si une personne me dit j'ai fumé ou j'ai bu en prenant le volant. C'est-à-dire que chaque personne à son habitude de boire, à son habitude de fumer. Si moi je fume du cannabis, là c'est sûr que ça va changer ma conduite, parce qu'à mon avis je vais ramper par terre. Mais si quelqu'un a vraiment l'habitude de fumé, prend la voiture, ça ne changera rien. Donc c'est en fonction de la personne vraiment. C'est pareil, si une personne ne boit pas beaucoup comme moi, et qui prend un verre de vin blanc qui se trouve déjà un peu à l'ouest, alors qu'une personne qui peut boire... je ne sais pas combien parce qu'elle a un bon gabarit, je ne vais pas lui dire « tu as bu un verre de vin donc je ne monte pas avec toi », alors que pour elle, un verre de vin c'est comme un verre d'eau. Donc ça dépend vraiment de la personne. »*

Dans leurs discours, les jeunes justifient toujours leur conduite vis-à-vis d'une limite. Toujours, ils connaissent la barrière à ne pas franchir (bien que parfois, ils jouent au-delà). Ceci révèle la difficulté de définir objectivement la limite. Et si le Code de la route est parfois pris en exemple, il ne convient pas à l'ensemble. La frontière est poreuse, et la norme n'est pas la loi. Elle précise simplement le rapport subjectif à la règle. Ainsi, la transgression s'appréhende uniquement vis-à-vis du cadre normatif, éminemment pluriel comme le révèle la dense allocution de discours précédente. Toujours, **la transgression s'évalue vis-à-vis de l'impression de prendre des risques**. Aussi, il faut garder à l'esprit que les conduites à risque n'empêchent pas une conformité à autre chose. Autrement dit, il existe des comportements transgressifs, non des « transgresseurs ». Chacun des jeunes interrogés conduit dans une sorte de tension. Aux frontières de leur limite. Certains vont

encore plus loin. Ils provoquent le péril, décident volontairement de braver la limite. Parce que la situation l'impose ou bien pour le frisson, ils dérogent à leurs propres règles de sécurité et s'immergent provisoirement dans une réalité alternative. Pour le frisson ou le défi, ils côtoient de très près le basculement.

5. *La « conduite » à risque*

i. *Vers l'ordalie*

Appelons-le Arnaud. Il apprécie la compagnie de ses amis, la fête et sa jeunesse. Le vendredi soir, il se plaît à retrouver ses amis au club-house de son club de football, ou bien au bar ou en club de nuit. Il loge encore chez ses parents, en périphérie d'une ville, mais dispose d'une voiture. D'ordinaire, il respecte les limitations. Il apprécie conduire, il aime sa voiture. Samedi soir, il se rend en soirée au volant. Un avantage considérable, il part et rentre quand il veut. Et dans l'euphorie du moment, il boit plus que de — *sa* — mesure. Beaucoup d'alcool, quelques drogues, de bons amis, et l'autonomie dans la mobilité. Il connaît bien les risques, mais ce soir-là, il les brave tout de même. Certains de ses copains minimisent, et d'autres le préviennent. Les substances psychoactives ne l'ont pas terrassé. Alors il prend le volant et rentre chez lui. Au réveil, désenchanté des psychoactifs, il réalise le risque. Mais il est vivant, et finalement, tout s'est bien passé. Une conjoncture certes idéal typique et romancée. Tout de même, l'histoire illustre certaines situations dans lesquelles se trouvent nombre de jeunes conducteurs. Par exemple :

« Déjà, aller rejoindre tes potes dans un bar en voiture, c'est une mauvaise idée. Se dire que tu ne vas pas être bourré, c'est une mauvaise idée. Alors deux trois fois, je me suis dit « on rentre à pieds », je pense que c'était un excès de conscience, pour m'être dit ça, je devais être sacrément atteint, mais je sais que je l'ai fait, comparé à des fois, où je suis rentré bourré, et où je l'étais un peu moins. C'est un peu paradoxal. Je ne pense pas que c'était une prise de risque, genre, je défie les flics, je défie les accidents, parce que d'une part, j'ai très peur de me faire arrêter par les flics, et de deux, je n'ai pas envie d'avoir d'accident, ça ne m'intéresse pas. Donc je ne sais pas, c'était plus de l'inconscience : « c'est bon, ça va aller, ça va le faire, je gère » c'est débile, là, comme ça, c'était très con, mais bon. » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman)

Le jeune confesse, malgré ses craintes, directement et volontairement se confronter au risque routier. De cet aveu du défi lancé à la vie, ressort la grande réflexivité quant au risque, et la mise en tension de soi lors de comportements limite. D'un côté, le désir de se préserver, répété à la télévision, sur internet et dans les interactions et ailleurs, de l'autre le goût du risque, le bourdonnement de la vie, l'effusion de la jeunesse.

« Quand on est jeune sur la route, il y a un code de la route à respecter. Et ça peut être plus difficile quand on est jeune, qu'on veut aller au-delà des limites. [...] Au début, quand j'ai eu mon permis, je roulais tellement vite, parce que j'adorais ça. C'était un peu le goût du risque. Pour ça je suis pareil que mon père. Le fait de rouler vite c'est trop cool, j'aime trop la vitesse. Je kiffe, je ne sais pas pourquoi. Ça fait quand même ressentir des sensations [...] dans le ventre. L'adrénaline que tu sens à l'intérieur de toi. J'aime trop. Parce que d'un côté tu es tirillée, tu as trop peur, mais d'un autre côté c'est cool. ».
(Lisa, 22 ans, Strasbourg, étudiante)

Le goût du risque est caractéristique. Typiquement, il renvoie à cette « *nature hédonique et ludique* »²⁶¹ de la conduite à risque précise Tursz. Il s'exprime dans l'idée de côtoyer de très près la mort. Ici, la jeune femme fait non seulement part d'une conduite ordalique, mais aussi d'une réflexion sur le jeu avec le danger. De ceci, elle justifie sa pratique à risque par le frisson éphémère de braver ses interdits, de se confronter directement à la mort. Une mise en quarantaine provisoire de la règle largement diffusée chez les jeunes générations. Une prise partielle d'autonomie en dépit du code de la route, dans une époque où l'indépendance est une valeur précieuse. Une mise à l'épreuve éphémère de son identité pour préciser son identité. Un comportement bien particulier largement expliqué par Le Breton²⁶². En effet, dans une époque où l'incertitude fait office de toile de fond. Les jeunes générations s'interrogent sur l'avenir lointain et proche, sans jamais y apporter un verdict définitif. La prise de risque est parfois un moyen de s'enquérir de son existence, de reprendre le contrôle. À ce titre il se soumet au jugement des autres et à lui-même en se mettant directement en péril. Autrement dit, il se confronte directement à la mort pour prouver son mérite de vivre. Une mise en jeu de soi qui toujours, bouleverse les significations. L'ordalie est une escorte contemporaine pour un

²⁶¹ Anne Tursz, *Adolescents, risques et accidents*, Paris, Centre International de l'Enfance, 1987, p.61

²⁶² *Op. cit.*, David Le Breton, *Conduites à risque, des jeux de mort au jeu de vivre*

individu parfois dépassé. Se soumettre de manière ordalique à la mort est caractéristique des pratiques à risque. Seul le dessein est prescripteur du mérite de vivre. La mise en forme ordalique est une interprétation subjective. Si la mort est contrée, la vie gagne en intensité. Bref, l'ordalie est une quête de sens et de reconnaissance à travers le risque.

Au volant, il y a deux grandes manières d'interpréter la situation :

- Parfois, la **prise de risque**²⁶³, terme emprunté à Peretti Wattel est préméditée — « prises de risque » selon Peretti Wattel. Volontairement, le jeune déroge aux règles de sécurité. Dans les cas les plus extrêmes, on parle d'ordalie routière, une des formes les plus intenses de jeu avec la mort. Chaque fête, l'été, les campagnes prolifèrent et rappellent à l'ordre. Pourtant, la tentation reste grande même pour les plus craintifs.
- Dans d'autres cas, la transgression est innocente. Peretti Wattel parle de **conduite à risque**. Le conducteur n'a justement pas l'impression de prendre des risques. Lors de périodes de crise, c'est en toute conscience que l'individu recourt à des mises en danger pour se sentir exister. Mais il existe aussi des types de comportements « risqués », sans pour autant que l'individu en ait conscience. Des conduites si encrées dans leurs « dispositions »²⁶⁴, qu'elles ne convoquent pas, dans leurs représentations, de risques imminents.

La lecture de la transgression vis-à-vis du risque nous en apprend donc davantage que sa lecture en fonction d'une imposition de valeur : la loi. La transgression au volant révèle nombre de tensions. Directement, elle convoque l'atteinte à soi et aux autres. Plus ambivalent encore, la mise en péril est parfois indispensable. Notamment pour préserver l'autre et l'ensemble des interactions routières. Ainsi, parfois, déroger aux règles de conduite est légitime si la situation l'exige. « *J'ai fait la conduite accompagnée, par*

²⁶³ Patrick Peretti-Wattel, « Interprétation et quantification des prises de risque délibérées », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2003, pp.125-141

²⁶⁴ Bernard Lahire in *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris, Nathan, 1998, « l'habitus » s'emploie exclusivement pour une période de socialisation est longue et intense. Pour lui, la pratique occasionnelle ne modifie pas considérablement les comportements et représentations globales de l'acteur. Pour cette raison, il préfère les « dispositions » à « l'habitus ». Lahire défend un individu en capacité d'inhiber ou d'activer certaines dispositions dans les milieux correspondants. En effet, nous sommes socialisés par de nombreuses instances au cours de nos vies. Pour autant, nous n'adoptons pas les mêmes comportements au sein de toutes ces instances. Nous discernons les possibles en fonction du lieu, de l'interaction, de la norme du moment. **En ce sens, les dispositions, occasionnelles de situation de mise en péril sont un moyen de dissocier une pratique ordinaire d'une conduite à risque.**

exemple sur l'autoroute... normalement, c'est limité à 110 en conduite accompagnée, mais s'il faut doubler, on ne peut pas rester à 110, donc c'est mon père qui me disait d'augmenter. « Tu ne peux pas être sur la voie de gauche et rester à 110 si tu doubles », des trucs comme ça. ». (Sixtine, 20 ans, Rennes, étudiante). Il existe des codes officieux où des règles alternatives prennent le pas sur la régulation officielle, tout cela dans une entente commune que nombre de conducteurs acceptent. D'un autre côté, l'adaptation implique parfois de s'autoréguler. Autrement dit, ce n'est pas parce que c'est autorisé que le jeune ne s'interdit pas.

6. Le sentiment de vulnérabilité au volant

Déjà, chaque conducteur se sent vulnérable face au risque routier. « *Les déplacements étant une nécessité dans notre société dit Pérez-Diaz les individus procèdent à une reconstruction de leur représentation du risque routier pour le rendre acceptable* »²⁶⁵. Se confronter à la route, c'est relativiser le péril. Toujours, le conducteur jauge la situation en fonction du danger. En fonction de la crainte, l'acteur décide, parfois en amont, d'autres fois sur le moment, de telle ou telle décision. En dépit d'irréductibles amateurs et provocateurs du danger, en général, le sentiment de vulnérabilité croît avec l'âge. En France, sept Français sur dix disent se dire en sécurité, un chiffre en augmentation²⁶⁶. Mais notre enquête conclut que nombre d'études se penchent sur le sentiment d'insécurité des générations plus âgées. Un postulat plus ou moins généralisant semble dissocier les jeunes générations du sentiment de vulnérabilité. Les émissions télévisées à sensation notamment, proposent nombre de reportages sur la question. Plus encore, ces dernières semblent porter particulièrement attention à l'attitude des jeunes générations sur la route. « *Enquête sur les tueurs de la route* », « *les jeunes et la route : jeunesse en danger* », « *jeunes accros à la vitesse* », etc. Des témoignages de jeunes qui se disent invulnérables. Une génération souvent présentée moins responsable que les plus âgés. Dans les discours d'une jeunesse plus ordinaire, le sentiment de vulnérabilité semble exploser. Nous prenons ici le contrepied de cette idée reçue de la systématisation de la jeunesse folle sur

²⁶⁵ Claudine Pérez-Diaz, « Comportements des conducteurs et modèles du risque », *Déviance et société*, 2000, pp.187-208

²⁶⁶ AXA Prévention, Baromètre 2019 du comportement des français sur les routes, <https://www.axaprevention.fr/prendre-la-route/barometre-axa-prevention-2019>

les routes. Ceci de manière à nuancer les présupposés sur la question sans discréditer complètement la tendance pour certains à dépasser la limite.

i. *Dès l'apprentissage*

Dès l'apprentissage de la conduite, l'influence du moniteur²⁶⁷ précise le rapport au risque :

« Je me souviens assez bien de mes premières leçons de conduite. Au tout début, ça me semblait assez facile, parce que tu n'es pas complètement en autonomie et il y a quand même le moniteur. Je me laissais complètement aller, j'étais assez rassurée par le fait qu'il puisse contrôler la voiture avec les pédales en même temps, un coup de volant avec sa main gauche et c'était réglé. Mais au fur et à mesure, ça s'est un peu dégradé, c'est-à-dire que plus j'allais vers l'autonomie, moins j'étais rassurée parce que devoir gérer toute seule la voiture, ça ne me rassurait pas tant que ça, et je pense que mon moniteur n'était objectivement pas idéal. Il a été un peu brutal certaines fois, quand je faisais des fautes, il était assez cash. Au fur et à mesure des heures de conduite, ce n'était plus un plaisir d'aller conduire. Au départ franchement ça allait, c'était presque un loisir, et puis ça s'est un peu tendu pour moi, parce que j'avais de plus en plus conscience du risque. (J'aurais préféré) quelqu'un qui est un peu plus dans l'accompagnement que dans le reproche. Il y a une pédagogie dans la conduite. Tout le monde n'a pas cette capacité d'être pédagogue, mais lui a manqué de pédagogie, je pense, et moi je trouve que c'est dommage. C'est comme tout, quand on apprend à lire au départ, il faut que le prof soit à l'écoute, plus dans l'accompagnement que dans un apprentissage un peu trop strict. »
(Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante).

Parce qu'il est un invariant éprouvant, le moniteur participe des représentations du futur conducteur. Le formateur transmet. Non seulement il précise les injonctions de la route, mais surtout apporte ses avis. L'apprentissage s'il se veut « objectif », se heurte à une première faille : la subjectivité de l'apprenant. Le contexte d'apprentissage dans la conduite automobile est particulier. Les moniteurs sont souvent amicaux, pour rassurer

²⁶⁷ Bien sûr, rappelons que l'influence n'émane pas exclusivement du moniteur, mais aussi des parents, des proches, des amis. Bref, tous ceux qui ont participé à l'apprentissage de la conduite du jeune et sa propre interprétation de ces influences.

l'apprenant sans doute. Toujours est-il qu'il est une nouvelle forme d'apprentissage pour le jeune. Il se distingue de l'École par exemple. S'il y a un examen et une notation, la relation avec l'apprenant est souvent exclusive. Pour nombre de jeunes, elle est détendue. Pour d'autres, la pression du jugement de l'autre est insurmontable. La jeune femme elle, subit son apprentissage. Elle confie son sentiment de vulnérabilité vis-à-vis de la rigueur excessive et de la hiérarchie imposée avec son moniteur qui pour elle, manque de pédagogie. D'une certaine manière, l'apprentissage est toujours une réception de la violence symbolique, parfois vécue très négativement par certains. Le sentiment de vulnérabilité apparaît donc en amont du statut de conducteur — à savoir partager la route avec d'autres en toute autonomie. Aussi, elle soulève un point supplémentaire relatif à la conduite accompagnée :

« C'est un reproche que je pourrais faire à la conduite accompagnée : je conduisais rarement sans mes parents. Et j'ai retardé le moment où je devais être seule dans la voiture. C'est-à-dire que tu fais la conduite accompagnée pendant deux ans, moi j'ai fait un peu moins parce que j'ai passé le code pas tout à fait à mes 16 ans, et il y a tout le temps quelqu'un à notre droite, et mes parents étaient hyper présents. Quand je conduisais avec eux, ils étaient le deuxième cerveau qui roulait, et quand j'ai passé le permis, vers 19 ans, je ne me sentais pas encore tout à fait prête à conduire toute seule. Je n'étais pas forcément prête, avec le permis en poche, à conduire des kilomètres. Et le jour où j'ai été confrontée à ça, c'est le jour où je suis partie avec des amis en vacances, où là, on n'avait pas le choix. Et mes amis qui n'avaient pas plus d'expérience, pourquoi eux devraient conduire ? se taper deux, trois heures de route ? Non, il vaut mieux qu'on alterne, comme ça, ça limite les risques et c'est plus équitable. Quand j'étais avec quelqu'un qui avait plus d'expérience ou quand j'étais avec mes parents clairement, je laissais le volant à la personne ou je me laissais plus ou moins guider par la personne qui me guidait. ».

Le sentiment de sécurité apporté par les parents rassure et protège. Et ceci s'applique aussi pour l'automobile. Lorsque le jeune s'émancipe, il fait face à une nouvelle conduite, celle où il se retrouve seul face au risque, face à l'autre. Mais en amont de l'apprentissage officiel de la conduite, Sophie nous confie une expérience qui l'a marqué, en compagnie de sa grand-mère, pour elle à la source de son sentiment de vulnérabilité au volant :

« La première fois que j'ai conduit, je devais avoir 16 ans, je ne devais pas avoir le code et je n'étais pas en conduite accompagnée. Je conduisais avec ma grand-mère qui était monitrice d'auto-école et elle, n'avait peur de rien, elle m'emmenait conduire sur des petites routes de forêt où il y avait moins de passage, mais je me souviens, c'était l'été de mes 16 ans, on a été conduire et on s'est retrouvé sur une route pas trop fréquentée, mais quand même une vraie route, moi je n'étais pas... Je conduisais pour une des premières fois et je n'étais pas du tout capable de faire un vrai trajet, et à un moment donné, j'ai failli mettre la voiture dans le fossé. Mais on a pris de vrais risques, et ça part de là, mon côté craintif. Ok, elle était monitrice d'auto-école, mais pour autant elle était incapable de me gérer moi en train de conduire, je voyais qu'il y avait des limites qu'on dépassait. Du coup, j'en garde un souvenir assez spécial, un peu dans le n'importe quoi avec ma grand-mère. [...] C'était une vieille Saxo, n'importe quoi. Je pense qu'on a pris de vrais risques. Même, un moment, on a croisé une voiture de police. Et ma grand-mère « Ah, il y a la police, et bien fait comme si de rien n'était, continue ». C'était n'importe quoi. ».

Dès la formation, le jeune approuvoise sentiment d'insécurité au volant. C'est parce que ce ressenti influence son expérience de conduite que la jeune femme propose une formation entremêlée et idéale, pour réduire le sentiment d'insécurité au volant :

« Après, la meilleure façon, c'est aussi d'être entouré, et se sentir rassuré par le moniteur qui peut quand même gérer la voiture en cas de conduite à risque. Et après, c'est aussi tester tous les cas de figure, tous les terrains aussi, aller en ville, aller sur autoroute, et puis faire des trajets un peu plus complexes. Je me souviens, on avait fait une demi-journée en montagne, et ça, ça a été très formateur parce que ça te met face à des routes un peu plus dangereuses, et c'est clairement le truc que je n'aurais pas fait avec mes parents dans le cadre de la conduite accompagnée, ou directement après mon permis. Ça, c'était vraiment une demi-journée que j'avais fait avec un moniteur et d'autres élèves. Et ça, ça a été hyper utile je pense. Après, aussi, tout ce qui est expérience de la vitesse, c'est-à-dire qu'on avait aussi une demi-journée sur un grand parking, ou avec un moniteur on devait aller le plus vite possible et freiner d'un coup, et là, tu prends vraiment conscience de comment ça se passe en cas de freinage brusque. Par petite séance de conduite sur des terrains différents, sur des conduites différentes, c'est ça qui fait la bonne formation. ».

Très souvent, les jeunes proposent des améliorations de la formation. Ceci témoigne de deux choses. Déjà, la formation n'est pas sans défauts, comme évoqué plus tôt dans ce travail. Ensuite, les jeunes sont exclus des décisions quant à la formation, qui en grande partie, leur est destinée. Assurément, une décision conjointe, incluant les jeunes, sur la mise en place de la formation, réduirait le sentiment de vulnérabilité au volant, et peut-être, le péril routier en général.

ii. *Par rapport à l'autre, ce filigrane*

Conduire, c'est partager cet espace qu'est la route avec une infinité d'autres automobilistes, cyclistes, piétons, motards et autres imprévus. La présence de l'autre exacerbe le sentiment de vulnérabilité, puisqu'il est hors de contrôle, et non maîtrisable : « À un moment donné, j'ai dû faire un trajet que je ne connaissais pas, j'étais seule dans la voiture, je ne savais pas trop où j'allais, j'étais hyper hésitante sur l'itinéraire, et à un moment donné, il fallait que je tourne, j'étais hyper hésitante, et ma trajectoire n'était pas hyper nette. À ce moment-là, il y avait beaucoup de voitures, et je me suis sentie un peu sous pression, il y a un mec derrière qui a klaxonné. Encore une fois, tu le ressens par rapport aux autres. Si j'étais seule à conduire ce trajet-là, il y aurait moins de pression ressentie. » (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante). Cette pression de l'autre revient souvent chez les jeunes, qui se sentent alors démunis vis-à-vis de cet inconnu qu'ils craignent déranger : « Pas plus tard que la semaine dernière sur l'autoroute, j'avais une voiture derrière moi, le type était au téléphone, justement, et il naviguait littéralement entre les voies d'autoroute. Là, je me suis senti pas mal en danger, j'avais hâte qu'il me double et que je sois tranquille. Ça peut être des conflits avec d'autres automobilistes. [...] Il n'y a pas longtemps, un type a doublé sur une nationale, en roulant à une vitesse ahurissante, et il s'est retrouvé face à un véhicule qui arrivait sur l'autre voie. Il s'est rabattu devant moi, mais il y avait un mètre. Et là, je lui ai fait des appels de phares, un petit doigt d'honneur, et il s'est pas mal énervé, j'ai eu un peu peur qu'il s'arrête, qu'il descende, qu'il tape sur la voiture. » (Thomas, 26 ans, Pau, employé).

Sur la route, les humeurs de chacun resurgissent, provoquant parfois une certaine inquiétude. Pour Jörg Dittmann, individuellement, la peur du crime — « *fear of crime* »²⁶⁸

²⁶⁸ Terme instigué par Kenneth F. Ferraro in *Fear of crime : interpreting victimization risk*, Albany, NY, State University of New York Press, 1995, largement généralisé à présent.

s'interprète principalement en fonction de la crainte de la réaction de l'autre et la capacité individuelle de réponse à l'agression supposée²⁶⁹.

Malgré tout, les jeunes admettent se rassurer du contrat implicite obligatoire propre à cet espace particulier qu'est la route. Au sens de Rousseau, une forme de contrat social²⁷⁰ implicite qui, par l'union des participants, met en place un ordre rassurant : « *Non. Je suis assez en confiance en voiture. La très grande majorité de personnes qui utilisent la route sont très bonnes au volant.* » (Thomas, 26 ans, Pau, employé) ; « *On est solidaires là-dessus, on arrive à se comprendre, on se fait confiance et on arrive à s'entendre sur la route. C'est un paradoxe quoi presque, parce que dans la rue les gens ne se disent pas bonjour, mais sur la route les gens sont presque aimables entre eux. Donc la conduite des gens, elle est bonne. Il y en certains oui, ils conduisent n'importe comment, mais après chacun fait gaffe à la personne qui nous suit ou qui nous précède quoi. C'est parce qu'on ne se voit pas, ce n'est pas un contact direct. C'est indirect, on ne voit pas la personne, on ne se parle pas, mais on a deux engins de plus d'une tonne qui roulent et il faut qu'on se comprenne, c'est obligé donc on le fait. Quand c'est obligé, on le fait, on ne dit pas bonjour dans la rue parce que ce n'est pas obligé et sur la route on s'arrête au feu rouge parce que c'est obligé.* » (Samuel, 23 ans, Montardon, paysagiste). Bien sûr, il y a des moments, plus ou moins aléatoires, où l'interaction routière ne se déroule pas comme prévu, mais la majorité du temps, la confrontation se déroule sans encombre. Malgré tout, il existe des périodes de la journée où les esprits sont plus échauffés. Thomas remarque qu'aux heures de sortie de travail, la route est plus sujette au risque : « *Il y a des moments. Le soir en sortant du travail, le vendredi soir, où il y a des bouchons. C'est plus facile de mal conduire, de créer des petits accrochages. Ce sont des moments de la journée propices à ça.* ». Ce sentiment d'oppression, où le conducteur se sent dépassé par la situation, par l'autre, est vécu singulièrement : l'automobiliste réagit vis-à-vis de son caractère.

Maxence (25 ans, Strasbourg, barman), à la différence de Thomas, ne succombe pas à la pression : « *je m'arrête, tant pis, je laisse passer le bus, tant pis s'il y en a qui klaxonnent derrière, ils vont se faire foutre et puis voilà* ». Quoi qu'il en soit, l'autre

²⁶⁹ Jörg Dittmann, « Les causes de la peur. La mesure des sentiments d'insécurité et de la peur du crime en Allemagne et en France », *Déviance et Société*, 2005, pp.299-312

²⁷⁰ Au sens de Jean-Jacques Rousseau, *Du contrat social*, Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1762

implique une attention particulière. Corolairement, son absence réduit le sentiment de vulnérabilité au volant. « *Du coup, l'état de sérénité que j'ai évoqué un peu plus tôt, il est accentué la nuit. Parce qu'on doit toujours être dans un état de concentration pour conduire, pour faire attention aux différents éléments... Juste se maintenir en sécurité, adapter sa conduite. Sauf que la nuit crée une ambiance particulière, plus le fait qu'il y est beaucoup moins de monde la nuit, ça accentue l'état méditatif dans lequel je suis et il y a quelque chose de très agréable à ça.* » (Gaëtan, 23 ans, Aressy, étudiant). La nuit sur la route est particulière. Tantôt inquiétante, tantôt apaisante, elle est un moment propice à l'absence de l'autre. Elle inspire le retour à soi. Le conducteur ne voit plus au loin, les couleurs changent, la perception de la route avec. Elle est un espace transitoire où le social est en pause, ou du moins, ensommeillé.

L'autre, dans son imprévisibilité amplifie le sentiment de vulnérabilité au volant. Pour cette raison, Alexandre (19 ans, Saint-Vincent de Tyrosse, étudiant) préfère l'autoroute, puisqu'il a le sentiment d'avoir davantage de contrôle sur l'extérieur : « *La route c'est moins sécuritaire dans l'aspect protections autour de la route, des pins, des animaux. Des intervenants extérieurs on va dire. Alors que sur une autoroute c'est souvent protégé par des barrières où en termes d'accident... voilà même si ça reste spectaculaire, ça reste plus protégé* ». Devenir soi-même conducteur bouleverse le sens accordé à la perception du danger sur la route. Lorsqu'il ne tient pas le volant, le conducteur se livre à une expérience jusqu'alors insoupçonnée : « *Ça dépend où on roule. Je suis passée du côté de la conductrice, et c'est vrai que la vision qu'on a de la route n'est pas du tout pareille. Et des fois, on a l'impression que la personne n'est pas du tout au bon endroit sur la route parce que la vision est différente. Mais c'est vrai que sinon je ne me sens pas en danger. Je me sens plutôt en sécurité, mais c'est vrai que parfois la vision est différente donc on se dit « mais ce n'est pas possible, il fait n'importe quoi » alors que non, pas du tout.* » (Tiffany, 23 ans, étudiante). Quand il ne conduit pas, le jeune a le sentiment de perdre le contrôle non seulement de la direction qu'emprunte la machine, mais aussi du risque encouru. La jeunesse, socialisée à contrôler — le permis de conduire est une institution illustrant ce propos — est démunie face au dessin que trace son conducteur, se soumettant au spectacle de la route : « *Je me sens moins en sécurité que quand c'est moi qui conduis, parce que je n'ai pas la maîtrise du véhicule. Parce que s'il se passe quelque chose, que je sois un simple spectateur de la situation, je vais la subir.* » (Thomas, 26 ans, Pau, employé).

Pour nombre d'automobilistes, le permis de conduire est une épreuve difficile, notamment parce que son obtention n'est pas systématique. En effet induit de ce caractère éprouvant, on retrouve chez les jeunes une confiance en cette institution qu'est le permis, en tant qu'autorisation à devenir acteur de cet espace partagé qu'est la route. Autrement dit, le jeune, qui connaît les modalités de son obtention est rassuré par quelqu'un qui le possède : *« je fais confiance, si on a le permis c'est qu'on a des heures de conduite, c'est qu'on est capable de conduire, donc je fais confiance aux gens qui conduisent, si je n'ai pas confiance, je ne monte pas dans la voiture et puis voilà. »* (Tiffany, 23 ans, Strasbourg, étudiante). Suivre la règle, c'est donc aussi une manière de se rassurer au volant, et donc réduire le sentiment de vulnérabilité : *« je pense que c'est un moyen de me rassurer, vu que je suis très carrée. J'aime les choses bien faites, c'est comme ça c'est comme ça. Non, mais ça me rassure et je me dis que je ne suis pas en faute et s'il arrive quelque chose ce n'est pas moi c'est l'autre. »* (Laurène, ville, âge et profession inconnus).

Le sentiment de vulnérabilité au volant régule le rapport au risque. L'insécurité, interprétation de la dangerosité de la conduite automobile, est donc maîtresse de l'équilibre de la conduite. À ce propos, Sarah (24 ans, Strasbourg, cuisinière), fait part d'une manière singulière de réduire ce sentiment : *« J'aime beaucoup avoir ma conduite très speed, très nerveuse, j'aime bien ma conduite, mais elle est dangereuse. J'aime bien, car j'ai l'impression que je maîtrise ma voiture et que j'ai besoin d'un petit peu de danger pour savoir que je la maîtrise. J'aime beaucoup ma conduite, mais c'est vrai que pour les autres ça doit être une catastrophe de monter avec moi. Je pense. »*. En se confrontant au risque, elle dompte l'auto et donc, paradoxalement se sent moins en danger. Mais la route reste un espace régi par l'inattendu. À tout instant et au détriment de la volonté du conducteur, l'expérience peut tourner au désastre. Cependant, il faut rappeler que l'éventualité du chavirement rend ainsi difficilement admissible une conduite idéalement sûre : *« Non... on ne peut pas le réduire. Soit on fait des routes toutes droites avec des personnes qui n'ont pas le droit de doubler et là c'est forcément... avec une barre de sécurité pour pas que l'une soit plus près de l'autre. Là forcément on se sent en sécurité, mais c'est un peu comme dans un manège alors oui on se sent en sécurité. Mais du moment où il y a des panneaux, du moment où il y a des priorités, du moment où il y a des travaux, des ronds-points. Là on se sent... là c'est compliqué... en circulant en ville,*

c'est compliqué aussi, les routes... on ne sait pas vraiment où il faut se mettre. Voilà c'est compliqué » (Emma, 21 ans, Mirepeix, étudiante).

7. Conclusion

Pour conclure, la transgression s'explique par la mise en tension de la prise de risque et du sentiment de vulnérabilité. Au fond, elle est surtout une question de situation. Parfois le conducteur convoque le risque, d'autres fois, au regard des autres, il se sécurise à outrance. Mais toujours ou presque, il est réflexif vis-à-vis du risque. Ils s'imposent des limites, subjectives. Ici est toute l'ambivalence de la transgression. Quoi qu'il en soit, le contexte de la route semble éveiller la responsabilité. Mais comme le précise Lambert dans « *La conscience du risque est évolutive. Elle est affaire de deux courbes. L'une traduit la passion, l'autre la raison* »²⁷¹. Toujours et dès la première expérience, le conducteur oscille, tente de trouver l'équilibre entre ces variables. D'un côté, l'enivrement de l'automobile, « le plaisir », de l'autre, le désir de rester en vie. Une manière de concevoir le risque semblable dans toutes les conduites de ce type. À ceci de différent que l'automobile est aussi un objet du quotidien. Elle est nécessaire pour nombre d'entre nous, mais confronte systématiquement à la possibilité de mourir.

IV. Machine, individualités, puissances

1. La virilité au volant

Dans l'imaginaire de la conduite, il existe une culture de la femme au volant. Parce que la route, au même titre que les chacun des espaces sociaux, est profondément inégalitaire. Même maintenant, sous couvert de discrimination positive, les frontières perdurent. Le gouvernement lui-même, dans l'une de ces campagnes à l'occasion de la journée de la femme, écrit sur son site internet :

« À l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes, la Sécurité routière rappelle que sur la route, les femmes n'égalent pas les hommes, elles sont supérieures ! Loin des célèbres clichés leur attribuant une conduite dangereuse, les chiffres démontrent, en effet, qu'elles causent moins

²⁷¹ *Op. cit.* Philippe Lambert, *Pilotes de Formule 1 : l'épreuve des hommes* p.19

d'accidents, meurent moins sur la route et contribuent ainsi à la rendre plus sûre. Une femme est tuée chaque jour dans un accident de la route dont un homme est responsable. En 2018, elles représentaient moins d'un quart des auteurs présumés d'accidents mortels sur la route, et seulement 17,8 % des permis de conduire invalidés. Alors en cette journée qui est la leur, Messieurs, passez le volant ! »²⁷².

Jean Michel Apathie²⁷³ écrit ce livre touchant dans lequel il raconte ses observations d'enfance sur sa mère dans les années 60. Période d'émancipation, sur fond de liberté, de cohésion, malgré ses conflits et difficultés. Dans un milieu rural du sud de la France « *pour beaucoup, une femme devait rester à sa place. Qu'elle travaille était déjà une concession. Qu'elle conduise semblait une provocation.* »²⁷⁴. Sa mère achète une auto, une Simca 1000 rouge d'occasion qu'elle arbore avec fierté. La valeur symbolique de l'objet lui offre ce droit de se déplacer plus vite, plus loin. La voiture est une béquille pour s'émanciper. « *D'un coup, pour elle la vie avait changé. D'un coup, elle était libre. D'un coup, soleil, pluie ou vent, elle pouvait déplacer son corps à des distances appréciables sans demander ou attendre l'aide de quiconque.* »²⁷⁵. L'anecdote du voisin épiant les manœuvres de la femme renseigne sur le jeu de représentation de « la femme au volant ». Chaque sortie, le patriarche d'en face observe la mère. Un jour qu'elle manque sa manœuvre, excédée, elle sort de la voiture. « *Elle percevait aussi combien sa liberté était précaire. Elle ne faisait aucun mal, à personne. Mais son attitude dérangeait un ordre séculaire, un ordre où jusqu'ici les hommes, pères et maris, contrôlaient presque tout du mouvement des femmes. [...] Au début de l'année 1966, dans cette allée du Pays basque, c'était déjà Mai 68 qui se jouait. Catherine précédait les étudiants au sommet des barricades. Au volant de la Simca, elle faisait face, seule, au patriarcat moribond qui n'avait d'autre ressource que celle de pouffer de rire.* »²⁷⁶.

Dans les discours, il existe toujours cette tentation au dualisme. Les hommes conduisent vite, boivent davantage avant de prendre la route, les femmes sont inattentives, peinent à se garer. Nombre de présupposés participent de l'acception de genre du paysage

²⁷² Communiqué de presse du gouvernement, Sécurité routière, vivre ensemble, Femmes au volant... Égales ? Non, supérieures !, <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/femmes-au-volant-egales-non-superieures> consulté le 3 juin 2020

²⁷³ Jean-Michel Apathie, *La liberté de ma mère*, Paris, Éditions J'ai Lu, 2018

²⁷⁴ *Ibid.* p.64

²⁷⁵ *Ibid.* p.65

²⁷⁶ *Ibid.* p.68

automobile. Des idées reçues non sans influence, puisque jusqu'en 2012, à forfait égal, les hommes déboursent davantage pour leur assurance automobile. En effet, selon les bases de données internes, les « sujets » masculins sont plus « à risque » que les femmes. Ces inégalités tendent à se réduire, mais restent solides dans les représentations. Pour comprendre la mise en place de telles idées, Françoise Blum²⁷⁷ retrace l'histoire de l'appropriation féminine de la voiture. Initialement, de 1897 à 1899, les femmes sont interdites de permis de conduire. De ce fait, « *en tout état de cause, la femme au volant est, avant 1914, un phénomène marginal, bourgeois ou aristocratique, essentiellement urbain, voire parisien.* »²⁷⁸. L'automobile devient ensuite un symbole de mode, un outil de distinction. Les femmes apparaissent souvent du côté passager, posant aux côtés de leurs compagnons. Une assise supplémentaire pour une représentation inégalitaire de la société. Et jusqu'en 1920, les conductrices en autonomie restent marginalisées. L'entre-deux-guerres voit considérablement croître le nombre de conductrices. De manière exponentielle, jusque dans les années 1980, la courbe continue à croître jusque dans les années 80 puis se stabilise²⁷⁹. Mais encore maintenant, dans l'imaginaire automobile français, la femme seule au volant assume sa liberté. Une émancipation qui parfois effraie la gent masculine. Et l'imaginaire de genre global contribue au reste des représentations, et donc des comportements. Aujourd'hui l'écart tend à se réduire même si globalement, moins de femmes ont le permis que les hommes. En 2000, les femmes conduisent plus que les hommes en ville, ceci s'expliquant par le fait que les femmes ont une « *mobilité plus diversifiée que les hommes* »²⁸⁰ précise Demoli. Et en 2007, 3 femmes sur 4 ont le permis²⁸¹. La différence tant donc à s'apaiser, bien que les perceptions sur les inégalités soient toujours très difficiles à évincer.

Aujourd'hui, il y a des voitures pour tout le monde. Pour les chemins de terre, les longs trajets autoroutiers, les grandes villes, les petites campagnes. Indéniablement aussi, dans l'imaginaire collectif, pour les hommes, pour les femmes. Les constructeurs l'ont bien

²⁷⁷ Françoise Blum, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, 2004, pp. 55-79

²⁷⁸ *Ibid.* p.58

²⁷⁹ Ministère de l'équipement, *Évolution des permis féminins délivrés en France (1924-2001)*, in Françoise Blum, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? »

²⁸⁰ Yoann Demoli, Les femmes prennent le volant, *Travail, genre et sociétés*, 2014, pp.119-140 p.74

²⁸¹ *Ibid.*

compris et en appliquant subtilement une division du marché, participent à une division du genre.

2. *Érotisation, agressivité*

Dans la publicité automobile, note Buisseret, « *doit s'éveiller chez l'homme, désir de l'automobile, désir de la femme, désir de la vitesse, désir du progrès* »²⁸². En effet, les codes de la publicité jouent de ces sensations, du frisson de la conduite, de l'union à la courbe. Parfois même, un gros plan sur l'avant-bras au duvet dressé suffit à préciser la qualité du modèle. Souvent sous fond d'une musique lancinante, sensuelle, la sexualisation de l'objet est entrée dans la norme.

Sociologiquement, la déviance automobile est principalement masculine. Notamment parce qu'elle suit les codes de ces rites de virilité, notamment théorisés par David Le Breton :

Les « jeux » dangereux qui investissent aujourd'hui l'univers adolescent sont d'abord des rites de virilité, et non des manières ludiques et heureuses d'explorer le monde. Leur objectif est de montrer qu'on en est, qu'on en a, qu'on ne s'est pas dérobé. Mais simultanément, ils participent aussi de la quête des limites de sens qui caractérise les conduites à risque. Ils participent à cette surestimation de soi propre aux garçons. De manière socialement transversale, et en lien avec une culture adolescente qui se répand à l'infini à travers les réseaux sociaux, les défis qui concouraient traditionnellement à la fabrique du masculin dans un quartier ou dans la cour de récréation ne cessent de s'accroître et de susciter la surenchère sur une scène désormais mondialisée. La sociabilité d'émissions ou de films comme la série des Jackass ou ses nombreux clones est masculine, s'appuyant sur de vieilles valeurs de la virilité où il s'agit d'être le meilleur, de ne jamais perdre la face en multipliant les épreuves sous le regard des pairs. »²⁸³.

Dans un ouvrage ultérieur, il précise « *Le risque routier est fondamentalement masculin. Les prises de risque sur la route participent à une construction de soi, elles*

²⁸² *Op. cit.* Alexandre Buisseret, « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque », p.63

²⁸³ David Le Breton, « Jeux de mort à l'adolescence », *Empan*, 2015, pp.29-38
pp.32-33

sont valorisées par l'individu et par son public. Elles induisent une figure éminente de la virilité »²⁸⁴. Une considération toujours d'actualité au regard de notre enquête de terrain :

« ça peut m'arriver de faire le con après une soirée, je ne bois pas, mais faire le con à vouloir devant mes copains ou quoi accélérer un peu plus » (Tristan, âge inconnu, Pau, cinégraphe) ; « si on part à deux voitures, ça m'est arrivé il y a quelques années de vouloir appuyer sur le champignon, pour faire un peu le kéké avec l'autre pote qui est en train de conduire » (Jeremy, 23 ans, Strasbourg, étudiant) ; « On était parti avec des gens qu'on ne connaissait pas et j'avais fumé, j'ai commencé à être parano, on était dans des petites routes, et je me suis demandé si ce n'était pas des psychopathes. Je ne connaissais pas le chemin. Et le pote, que je te disais. Il allait super vite... en fait il faisait trop le kéké. À chaque fois que tu montes dans la voiture avec lui, c'était pareil. » (Marie, 24 ans, Pau, étudiante).

De toute évidence, les discours confirment les observations de l'anthropologue. La voiture est un haut lieu d'expression de soi. Clairement, dans les représentations et par le biais du défi, le jeune homme précise qu'il est un vrai mec. Lui ose prendre des risques, déroger aux règles de la route, cumuler les psychoactifs et dompter la route. La mise en jeu de soi précise l'image aux yeux des pairs, et dans certains groupes, inspire le respect et la confiance.

« Avec les personnes de mon âge, quand ce sont des mecs, ils ont tendance à avoir des conduites sportives, la vitesse, être un peu plus brusques dans le passage des rapports. J'ai peu l'habitude de me faire transporter avec une fille. Quand je monte c'est avec mes potes et avec mon ex elle prenait parfois le volant, mais c'est vrai que je préférais quand c'était moi qui conduisais. J'avais peut-être tendance à corriger sa conduite à lui dire « fais comme ci, fais comme ça » (Romain, 25 ans, Paris, responsable média).

Assurément, existe dans la socialisation une tendance à la virilité. Mais aujourd'hui l'imaginaire viril sur la route a évolué. Dans les années 60, la mouvance hippie milite pour une lenteur sur la route et dans la vie. Le très célèbre combi Volkswagen incarne à lui seul cette période « peace and love » tant prisée par la jeunesse de l'époque. Il est

²⁸⁴ p239 En souffrance

lourd, assez peu puissant. Aujourd'hui, les symboles changent, et la mode est à la vitesse. Rosa²⁸⁵ remarque exactement le même phénomène pour la musique. La génération « techno » se distingue des autres mouvements de résistance des jeunes générations (hippies, etc.) puisqu'elle intègre cette accélération, et en demande encore plus, contrairement aux anciennes formes de contestation juvéniles et de résistances à l'accélération. Sur la route, la logique est similaire. D'une jeunesse « lente au volant » de leurs vans bedonnants, la tendance est à présent à la surenchère de la puissance²⁸⁶. En pratique, des jeunes interrogés, une infime minorité respecte systématiquement les limitations de vitesse. À ce propos, notre enquête nous mène souvent sur YouTube. Un formidable média d'expression pour les jeunes générations. Et dans les chaînes les plus populaires, difficile de passer à côté du jargon et des expressions des vidéastes. Nombre d'entre eux empruntent un champ lexical très explicite. Celui de la polémologie. Sur la route, l'heure est définitivement au combat sur la route. Une belle auto est « agressive », « méchante », « arrogante », « indécente ». Assurément rapide, effrayante. Exactement ce que remarque Clochard dans son chapitre 1 de *La passion automobile*²⁸⁷. Fine, svelte, aux courbes en quête de toujours plus d'aérodynamisme. Tels sont les adjectifs qu'apprécient *GMK*, *AkramJuniorDaily*, *Villebrequin*, *LaBoiserie* et autres célébrités automobiles contemporaines. Aujourd'hui, sur la route, le *bad boy* ou la *bad girl* est agressif, ve, dissident, e, masculin, e.

Méfiance cependant à l'association de cette masculinité à la sexualisation de l'automobile.

« L'érotisme de la voiture, dit Jean Baudrillard, n'est donc pas celui d'une approche sexuelle active, mais celle, passive, d'une séduction narcissique dans le même objet. La valeur érotique joue ici le rôle que joue l'image (réelle ou psychique) de la masturbation. À ce titre, il est faux de voir dans la voiture un « objet-femme ». Si toute la publicité en parle comme telle : « souple, racée, confortable, pratique, obéissante, ardente, etc. », cela ressortit à la

²⁸⁵ *Op ; cit.* Hartmut Rosa, *Accélération : une critique sociale du temps*

²⁸⁶ Ce que précise également l'interviewé d'une enquête de l'université de Fribourg dans un reportage sur le fameux van Volkswagen. Bunt, bullig, beliebt — 68 wie heute (Coloré, costaud, populaire - 68 ans aujourd'hui)

<https://www.youtube.com/watch?v=huiFgSKIpZo&fbclid=IwAR34N6ABedNe5CsE7fWemGS7pNjAFNvPSwv8Jhx1a8eWyLmPhb16xITa19A>

²⁸⁷ Fabrice Clochard, *La passion automobile : approche anthropologique des formes de l'attachement*, Cormelles-le-Royal, Éditions EMS, 2008

féminalisation généralisée des objets dans le monde publicitaire... Mais au fond, comme tout objet fonctionnel mécanique, la voiture est d'abord, — et par tous, hommes, femmes, enfants, vécue comme un phallus... »²⁸⁸

Jean Baudrillard écrit ce texte en 1968. À ce jour, les publicités séduisent toujours de manière similaire. Ce frisson que procure la voiture, la vitesse, la puissance, l'accélération. À noter que maintenant, l'envoûtement passe aussi par les sensations extrêmes, comme ce sentiment de se rendre au fond. Gare donc à une analyse rapide de la publicité automobile. Méfions-nous des conclusions hâtives et dichotomiques. Il ne s'agit pas d'une sexualisation, mais de l'érotisation de la voiture. Le féminin et le masculin s'entrecroisent et se laissent séduire par l'objet. Le vrombissement du moteur excite les passionnés. Dans *Risquer sa vie pour une course*²⁸⁹, Jeolas et Kordes décrivent justement une scène où les pilotes de rues simulent l'excitation (sexuelle) lorsqu'un de leurs camarades de course finit un *run*. Comme si la soupe était symbolique. La rupture est proche et l'explosion une métaphore de ce préalable à l'orgasme. Une tension agréable, mais qui flirte toujours avec le point de rupture.

Alors, contrairement à la sexualisation, l'érotisation est plus universelle, moins inégalitaire. Elle met en avant une nuance, visiblement très actuelle. Certes, les jeunes hommes exposent leur virilité au volant. Et la virilisation des comportements est toujours d'actualité, en témoignent certaines croyances populaires à l'égard de la féminité sur la route... Cependant, un grand nombre de jeunes femmes se réapproprient elles aussi certains des codes de la masculinité et se mettent en scène de manière tout à fait inédite. Nous mettons un point d'honneur sur ceci : les comportements à risque ne sont pas seulement réservés aux garçons — ce que les données quantitatives laissent à penser. Certaines jeunes femmes elles aussi, se reconnaissent dans des situations qu'elles jugent plutôt masculines. « *Déjà j'adore l'ambiance qu'il y a dans les courses, en fait ça me fait rêver, je me mets à leur place et je me dis : « les mecs ils sont dans leur voiture, ils gèrent le volant, la vitesse, les gens qui vont les doubler, les courbes du circuit qui sont particulières », je trouve ça fou. Et puis le bruit aussi ça me transcende. Le bruit des voitures j'adore ça, les moteurs tout ça, ça fait un peu garçon manqué, mais j'adore ça. »*

²⁸⁸ Jean Baudrillard, *Le système des objets*, Paris, Denoël/Gonthier, 1968, p.85

²⁸⁹ Leila Sollberger Jeolas et Hagen Kordes, *Risquer sa vie pour une course* : parcours de vie d'une jeunesse brésilienne accro aux courses illégales de voiture et de moto, Paris, l'Harmattan, 2013

(Fabienne, 21 ans, Strasbourg, étudiante). Certes, au départ, l'imaginaire est masculin. Cependant, les valeurs sont à présent plus confuses. Certaines conductrices se réapproprient les codes de virilité. Elles aussi, affichent clairement leur capacité à transgresser, à défier les pairs. Mais très souvent, le discours rappelle à l'origine du mythe de virilité comme éminemment masculin : « *Je pense que c'est peut-être aussi ce côté féminin qui parle. Moi-même je me rends compte que depuis que j'ai le permis j'ai une conduite peut-être un peu plus sportive que peuvent l'avoir les filles.* » (Romain, 25 ans, Paris, responsable média). L'imaginaire de la conduite automobile est donc ambivalent. Assurément, il existe bien une socialisation genrée et datée de la route. Mais les différentes parties en sont conscientes. Les garçons aussi y réfléchissent.

« Par exemple le sport, le sport automobile ça a plus été ancré par les hommes que par les femmes puisqu'on ne leur en laissait pas la possibilité. Pour moi ça commence à se diversifier, il y en a de plus en plus, pour moi c'est pareil. En espérant qu'un jour, il y en ait autant. On est tous fait pareil donc je ne vois pas pourquoi une femme ne pourrait pas avoir autant de réflexes en formule 1 qu'un homme et vice-versa. [...] c'est comme le droit de vote. Toutes les femmes ont été mises de côté, on ne les laissait rien faire, forcément il y a eu des avantages pour les hommes durant des années et des années. Ça a été très dur pour intégrer les femmes. Donc forcément ça prendra du temps, mais je pense qu'un jour, en espérant qu'il y ait égalité homme femme, puisque je trouve ça tout à fait normal, en tout cas pour moi. » (Tristan, âge inconnu, Pau, cinégraphe)

De cette réflexion émerge une réaction vis-à-vis des comportements. Les codes n'imposent plus, mais laissent à penser. Ils ne disparaissent pas, mais sont pris à contrepied. Bref, volontairement ou non, les jeunes femmes se réapproprient les rites de virilités. Les jeunes de notre étude font part d'une grande réflexivité à l'égard des présupposés. Les représentations sont en perpétuel mouvement. Cela étant, si la déviance automobile reste principalement masculine, de plus en plus de femmes transgressent, elles aussi. Au regard des bouleversements de rapport de genre sur la route et tel que le précise exhaustivement Dubois²⁹⁰, **le rite de virilité n'est définitivement plus la seule manière de percevoir les comportements à risque au volant.**

²⁹⁰ Nicolas Dubois, *l'automobile : un espace vécu comme un autre chez soi*, Paris, 2004

3. *Le rite de puissance*

Exceptionnellement, les jeunes de grands ensembles se rassemblent pour de grandes fêtes. Les mariages surtout, sont de formidables moyens de démonstration de soi. Ces réunions sont l'occasion de porter une belle tenue, de retrouver la famille, de déguster un bon repas et de faire la fête en famille. Et depuis longtemps, la voiture est au centre de la cérémonie. En tête de cortège, elle précède la cacophonie des coups de Klaxon des autres invités. Ce moment est aussi parfois le moment d'affirmer ses talents de conducteur. Certains font crisser les pneus, hurler le moteur à très haut régime sous l'acclamation des convives. Telle une exclamation du bonheur et du changement de statut, le **rite consiste ici à démontrer sa toute-puissance**. Sur le moment, le conducteur ou la conductrice est au centre de l'attention. Et le moindre faux pas met en branle sa réputation. Mais si celui ou celle au volant assure le spectacle et évite les encombres, aux yeux de tous, il remporte la médaille symbolique de « celui qui maîtrise ». D'abord, dans ces moments de mise en scène, les rôles se dérobent, chacun entre dans une sorte de transe, de communion autour de l'objet sacralisé qu'est la voiture. Hormis ces moments exceptionnels, le rite de puissance est somme toute ordinaire. Nombre de jeunes eux aussi, vis-à-vis de leurs pairs ou autre, découvrent ce sentiment qu'eux même définissent de « puissance ». Une exaltation complexe à définir, par ailleurs très souvent biologisé, expliquée par l'adrénaline.

« En montant avec lui, au début, j'étais un petit peu réfractaire, et puis après je me suis dit « c'est marrant en fait comme truc » tu vois l'aiguille qui monte le coup il fait un petit peu le con. Tu te dis il y a un petit peu de sentiment de puissance quelque chose comme ça, voilà, le mec s'éclatait. Et je me suis surpris en montant dans la voiture tout seul, à mettre des petits coups d'accélérateur, absolument pour rien dans des lignes droites des trucs comme ça. Donc oui je pense que le fait d'avoir été témoin de ce que lui ressentait en sa voiture, parce que lui il avait les capacités de faire, il avait une bonne voiture, une bagnole qui tenait la route a priori et lui il s'amusait, il en profitait, je pense que j'ai peut-être essayer de la rechercher moi aussi de mon côté. » (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale) ; « Tu vois l'aiguille grimper d'un coup, le bruit du moteur, il y avait ce côté-là, je ne saurais pas te dire. Un petit peu d'adrénaline, je ne sais pas si c'est de l'adrénaline, mais voilà, tu as de la vitesse, tout qui passe vite, j'allais dire c'est puissant.

Pas ta puissance, mais c'est puissant. L'ambiance est puissante. » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman).

Un sentiment de puissance. Mais de quelle manière la définir ? Certains comme Guillaume Devin²⁹¹ définissent la puissance de manière globale, pour un État, une nation ou un système politique. Ici n'est pas du tout notre propos. Nous, proposons un regard plus proche de l'acteur, en lien direct avec la notion « rituelle ». Au même titre que le rite de virilité, dans certains cas, le jeune agit et transgresse aussi pour impressionner ses pairs : « *Avant, avec les amis, surtout quand tu viens d'avoir le permis tu as tendance à être un peu « fufou », à faire un peu n'importe quoi, en tout cas à rouler plus vite pour qu'on ne te dise pas « tu roules comme un papi ». Ouais, quand je suis vraiment avec des amis j'ai l'impression que je fais moins attention à ma conduite. Peut-être que j'aurais tendance à vouloir les impressionner donc à rouler vite, des choses comme ça* » (Mattéo, 25 ans, inspecteur des finances publiques). Le rite de puissance sert à prouver que le jeune sait conduire. **Il consiste en une mise en défaut de l'autre**, stimuler l'embarras, le sortir de sa zone de confort. Cela afin d'asseoir et de valider son statut de conducteur chevronné. Corollaire de cela, « *la puissance personnelle octroyée par l'automobile nivelle les différences sociales* »²⁹² analyse Le Breton. En bref, le rite de puissance est une stratégie de plus pour confirmer son identité de conducteur. Et certaines jeunes femmes y participent aussi. Un pas de plus vers la figure contemporaine de la « *femme forte et indépendante* » dont parle Müller²⁹³.

« *Ouais, quand je suis vraiment avec des amis j'ai l'impression que je fais moins attention à ma conduite. Peut-être que j'aurais tendance à vouloir les impressionner donc à rouler vite, des choses comme ça* » (Maëva, 21 ans, Strasbourg, étudiante).

En pratique, le conducteur se sert du rite de puissance pour préciser son statut. S'il est capable de maîtriser une situation exceptionnelle (de vitesse par exemple), il n'aura aucune peine à garder le contrôle sur les situations de conduites automobiles ordinaires.

²⁹¹ Guillaume Devin, « II. La définition de la puissance » in Guillaume Devin, *Sociologie des relations internationales*, Paris, La Découverte, 2013, pp.29-36

²⁹² David Le Breton, « Incivilités et violences routières » *Revue des sciences sociales*, n° 29, 2002, pp.70-78 p.72

²⁹³ Élise Müller, *Dans la peau d'une ado*, Paris, Armand Colin, 2015

Le rite de puissance opère parfois lorsque l'individu est seul. Une ritualisation dans l'intimité pour s'autoriser de changer de statut ou bien se mettre en défaut. Il est également utile pour se raconter, avec les copains ou les copines, sur les réseaux, ou bien avec soi-même, dans les moments de solitude par exemple. Ceci dans une logique d'identité narrative à l'instar du travail de Ricœur²⁹⁴

Ce rite est une forme hypermoderne de présentation de soi, d'ordalie en dépit de son histoire. Seul compte l'instant et le rôle joué à ce moment. Un écho non seulement à la disparition provisoire de soi de Le Breton²⁹⁵, mais aussi au présentisme et au désir de désynchronisation (cette fois-ci pas uniquement temporelle, mais bien sociale dans son ensemble) de Lachance²⁹⁶.

Comme le rappelle Lambert dans *Pilotes de formule 1*, lorsque le pilote Maurice Trintignant fait part de sa réflexion quant à son expérience : « *Il ne cherchait pas le coup de poker, le pile ou le face, mais un terrain propice à l'expression de sa maîtrise, de sa puissance, de son savoir-faire* »²⁹⁷. Ici, principalement la maîtrise est en jeu. Donc, nous l'avons vu plus tôt dans cette thèse, un moyen de valider son statut de bon conducteur. Le rite s'adresse à tous. L'automobile fait donc office de support pour montrer qu'on est un homme, ou une femme. Le rituel laisse derrière lui le petit garçon ou la petite fille, pour préciser son nouveau statut. Dans certains cas même, le rite de puissance est un moyen de **brouiller les pistes sur la connotation genrée du statut de conducteur**. De reprendre le contrôle sur sa propre féminité, sur sa propre masculinité, ou autre. Le rite s'adresse à tous et toutes, et par ricochet, réinterroge rapport de genre et l'imaginaire de la conduite automobile.

²⁹⁴ Paul Ricœur, *Soi-même comme un autre*, Paris, Seuil, 1990

²⁹⁵ David Le Breton, *Disparaître de soi : une tentation contemporaine*, Paris, Éditions Métailié, 2015

²⁹⁶ *Op. cit.* Jocelyn Lachance, *La temporalité comme matériel d'autonomie chez les jeunes. Risques, jeux et rituels juvéniles dans la société hypermoderne*

²⁹⁷ *Op. cit.* Philippe Lambert, *Pilotes de Formule 1 : l'épreuve des hommes*, p.24

4. *L'accident*

i. *Alea de l'accident*

« Une seconde. Même pas. Une fraction de seconde. C'est la parcelle d'éternité qui peut nous faire basculer d'un monde à l'autre. De celui des vivants : deux bras, deux jambes, une tête et un volant... à celui des victimes de la route »

Pascal Delannoy et Jean Viard
Contre la barbarie routière²⁹⁸

Sur la route, l'accident est toujours une éventualité. *« (La voiture) c'est dangereux, il ne faut pas non plus prendre ça à la légère et se dire que tu es en sécurité parce qu'en fait non, tu peux facilement tuer des gens ou les handicaper »* (Elisa, 20 ans, étudiante). L'automobile stimule le sentiment de responsabilité. Parce que sur la route, dit François Ewald, *« l'accident nous attend au coin de la rue »*²⁹⁹.

Le crash routier ne concerne pas uniquement les automobilistes. Nombre de piétons, cyclistes ou autres se font régulièrement faucher par des conducteurs inattentifs ou pressés. Il surprend par son intensité et sa rapidité. D'une seconde à l'autre, une automobile pimpante se métamorphose en un amas de tôle froissée. À tout moment, le conducteur risque sa vie. Cependant, la conduite automobile se distingue d'une conduite ordalique puisque la victime ne recherche pas de rupture, il ne provoque pas le destin, ou du moins de manière exceptionnelle. En revanche, même si l'intention n'est pas ordalique, pour certains, s'en sortir relève d'un sort favorable et réactive le goût de vivre, l'intensité d'exister : *« j'ai connu quelqu'un qui a failli mourir renversé par une voiture. Il est sorti miraculé, il était à 2 doigts de mourir et ils ont réussi à le réanimer, à le faire revivre et ça l'a énormément marqué. Ça a eu un bouleversement dans sa vie ça lui a tout changé, il n'en parlait pas trop. On a su quelques trucs comme quoi ça l'avait changé et tout ça par le biais d'une professeure qui nous en avait parlé et qui avait bien connu son*

²⁹⁸ Pascal Delannoy et Jean Viard, *Contre la barbarie routière : une enquête*, La Tour d'Algues, Éditions de l'Aube, 2002, p.5. A ce propos, cet ouvrage recense de manière exhaustive les statistiques de l'accidentalité sur les routes. Il a servi de toile de fond de notre réflexion.

²⁹⁹ François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue : les accidents de la circulation : histoire d'un problème*, Paris, La Documentation française, 1982

histoire, ils en parlaient beaucoup avec cette professeure. Mais non ça l'a bouleversé oui énormément. [...] Sa façon de voir les choses, sourire plus profiter, à fond et de voir que tu peux en quelques secondes passer à côté de la mort enfin tu peux mourir quoi en quelques secondes ça l'a énormément changé, il voit mieux les choses, il positive plus, il avait tout le temps la bonne humeur quand je le voyais et voilà quoi. » (Clément, 23 ans, Momas, agriculteur).

ii. *Différentes intensités de l'accident*

L'accident surprend et ébranle le conducteur puisqu'il ne prévient jamais et expose à la mort. Mais le rapport de l'accident au hasard ne suffit pas à l'expliquer. Pour certains, il se définit par son intensité. Celui qui blesse ou tue diffère de celui qui laisse indemne. Dans l'accident, le corps tient une place primordiale. Pour l'accidenté, l'atteinte est d'abord corporelle. Alors, pour définir l'accident, certains convoquent directement l'atteinte au corps pour le définir et raconter leurs expériences. « *Des accidents où il y a vraiment des blessés, voire des morts. Quand ça reste que la voiture qui a un souci, ce n'est pas très grave. Il y a déjà eu une histoire, mais ce n'est pas un ami, c'était un ami proche d'une amie. Le gars, je ne le connaissais que de vue, et il s'est tué en voiture. Je sais qu'elle, ça l'a traumatisé. » (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante). Les jeunes hiérarchisent l'accident par degrés de gravité. Une distinction importante. L'accrochage est donc moins sérieux, moins tragique que l'accident : « *Quand tu as les pompiers et la police qui arrive. Si c'est un petit accrochage, tout le monde a des petits accrochages, mais quand tu as vraiment les pompiers, la police qui arrive, tu sais que c'est grave. » (Raihane, 22 ans, Bayonne, étudiante).**

Toujours, l'accident précise l'identité du conducteur. Pour que le jeune se sente affecté, l'incident sur la route doit culminer sur *son* échelle de gravité, *sa* hiérarchie d'importance : « *Non, un an après je pense que je n'ai pas été vraiment affectée. Ce n'était pas un accident grave donc je n'ai pas eu vraiment de séquelles sur le coup oui, le choc, mais un an après non. [...] Ouais c'est vraiment la gravité de l'accident qui aura un impact ou non sur nous après. » (Marion, 24 ans, Pau, étudiante). L'intensité et l'appropriation de l'expérience apportent une aide précieuse à la définition de l'accident. Bien sûr, là ne sont pas les seules variables, mais elle reste primordiale pour aborder ce phénomène.*

Différentes intensités pour un accident qui toujours regroupe. Pierre Sansot³⁰⁰ parle lui de « théâtre », de « danse » pour désigner cette sorte d'euphorie autour de l'accident. Une fascination que les moralisateurs jugeront de malsaine, exquise pour l'anthropologue curieux de tout. Le spectacle stimule toujours l'attroupement. Sur l'autoroute, à l'approche d'un accident, le trafic toujours s'intensifie. Bien évidemment, les agents de la route, policiers et pompiers ralentissent volontairement la circulation. Mais il existe cette tendance, une sorte de curiosité chez le conducteur qui systématiquement, à l'approche d'un tel spectacle, lève le pied. À ce moment, plus un bruit dans l'auto, ou simplement quelques murmures de complaisance pour *celui ou celle à qui c'est arrivé*. Les passagers et le conducteur s'empêchent difficilement de regarder à tel point qu'avec une cynique ironie, à cause de la déconcentration d'une telle scène, certains ont par la suite un petit accrochage. « *une célébration tragique de la route, une liturgie* »³⁰¹ dit Sansot. L'accident convie parfois le registre fantastique, tant le choc rappelle la sévérité de la route. L'intransigeante rugosité du volant pour une erreur difficilement admissible. Destin cruel pour certains, stimulant pour d'autres.

L'ambiance de l'accident est particulière. L'espace d'une seconde, le temps s'arrête. La mort couvre la scène avec lourdeur. Elle oppresse tant l'instant est catastrophique : « *C'est une ambiance de tristesse, de mort, de fracas métallique, de détresse. Ce truc un peu chaotique de l'accident de voiture, poussé à son extrême, avec des morts, des incarcérations de passagers.* » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). Une pesanteur presque érotique, tant l'instant est provocant. En témoigne *Crash*, de Ballard³⁰². Où l'accident devient peu à peu pour l'accidenté, la seule source de satisfaction sexuelle.

iii. Apprendre l'accident

Les jeunes confient être finalement très peu habitués à l'accident. Pour en parler, ils font appel à leurs connaissances. Sixtine par exemple, se réapproprie le discours des médias. Bien sûr ils tiennent un discours réapproprié par les jeunes : « *Oui, quand même. Pourtant, je me sens plutôt rassurée, j'ai l'impression que l'accident, ça n'arrive qu'aux*

³⁰⁰ Pierre Sansot, « L'accident de la route, une forme de notre imaginaire quotidien », *Cahiers de l'imaginaire*, 1989

³⁰¹ *Ibid.*, p.40

³⁰² James Graham Ballard, *Crash*, London, Four Estate, 2011

autres, mais je sais quand même que c'est bien moins sécurisé que de prendre l'avion, le train, et encore. Plus d'accidents peuvent arriver en voiture. » (Sixtine, 20 ans, Rennes, étudiante). Là est l'abus des statistiques. L'accidentologie pointe effectivement la voiture comme en moyenne 70 fois plus dangereuse que l'avion par exemple. Mais les deux moyens de transport sont incomparables. L'avion est collectif, occasionnel pour la plupart et surtout, piloté en grande partie de manière automatique et extérieure (par un pilote). La voiture est très souvent quotidienne (sauf pour les citadins). Elle sert à aller au travail, faire les courses, tous les jours pour certains. De bonne humeur ou non, avec toutes et tous nos manières de conduire bien particulières. Bref, elle dépend de beaucoup trop de facteurs différents de l'avion pour les comparer. Or, c'est ce que font nombre d'organismes, en général pour légitimer leur moyen de transport³⁰³. Et par une logique herméneutique, les acteurs se réapproprient ces chiffres et construisent leur imaginaire en fonction. Bien sûr, la voiture est dangereuse, mais cet argument doit être remis en question. Assurément, la corrélation ne correspond pas aux nuances de la réalité.

Mais à l'auto-école, l'expérience de la mésaventure est très peu abordée. De fait, lorsqu'il advient, la situation est parfois difficile à gérer. *« Je sais que j'appréhende un peu l'accident. Parce qu'on n'est pas tellement habitué à remplir les papiers, le constat. En même temps heureusement, mais on n'est jamais entraîné à faire ça [...] Parce que quand on conduit en auto-école, tout se passe toujours bien, et c'est vrai que le jour où on est confronté à des accidents, on ne sait pas comment réagir concrètement. On n'est pas assez entraîné à ça. »* (Sophie, 23 ans, Strasbourg, service civique). Kevin (21 ans, Pau, en recherche d'emploi), en a par ailleurs fait l'expérience : *« la femme était à droite à l'arrêt, moi je me suis arrêté je me suis dit il y a un truc qui n'est pas normal et à la fac on ne peut passer qu'à une voiture, j'étais engagé, mais la femme ne m'a pas laissé passer. Et le truc c'est que c'est une voie sans issue, on ne peut sortir que par là et c'est une sortie de parking donc normalement c'est elle qui est en tort. On ne peut pas passer à deux voitures, donc moi, si je ne passais pas, elle ne pouvait pas passer. (Pour le constat) on ne pouvait pas dessiner la carte de France alors moi j'ai fait deux routes, mais ça a fait comme si c'était une priorité à droite. Il aurait fallu dessiner un parking*

³⁰³ C'est justement le cas du rapport *Railway Safety in the European Union* qui compare sur un tableau à la p. 16 l'accidentologie de la voiture et des autres moyens de transports à disposition https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/safety_interoperability_progress_reports/railway_safety_performance_2017_en.pdf

ou marquer sur le truc que c'était un parking. Sauf qu'à l'auto-école par exemple, c'est un gros truc que je leur reproche, c'est de ne pas nous apprendre à faire des constats. Donc premier constat, je me suis fait avoir une fois, la deuxième fois je ne me ferais pas avoir parce que j'appellerais l'assurance pendant l'accident et je le remplirais avec l'assurance. ».

Somme toute, le jeune est non seulement assez peu formé à l'accident — en tant que ressenti du choc — durant l'apprentissage, mais aussi à la conclusion du rituel : la part administrative. Pour Sophie, le ressenti serait une bonne manière de prévenir. Mais de quelle manière, « *comment tu mets en place un faux accident ?* » s'interroge-t-elle. Ici, les nouvelles technologies sont une piste à considérer, puisque la réalité virtuelle immerge sans blesser en situation d'accident, faisant office d'entre-deux instituant dans l'expérience de la conduite automobile. Elles sont une piste de réflexion pour simuler des accidents et donc, contribuer à la socialisation du risque sur la route.

iv. *Changement de statuts*

a. *Pour l'acteur*

Triste constat, mais une des meilleures leçons, c'est l'accident. La mésaventure bouleverse toujours le sens accordé au risque. Elle est une sorte d'alerte sur sa précarité au volant. Un avertissement supplémentaire : « *j'ai complètement pris conscience des dangers. Bon voilà, avant 16 ans, tu as forcément entendu ces spots télé sur les risques liés à la route. Mais un truc dont je n'ai pas parlé, c'était il y a trois ans, en haut de chez mes parents, je devais aller à gauche, donc j'ai grillé une priorité, ce qui a fait que je me suis pris une voiture qui arrivait en face, ça c'est un truc qui a joué sur ma conduite parce que j'ai beaucoup moins conduit par la suite, j'étais clairement en faute. Bon, la personne qui arrivait roulait un peu vite, et je ne l'ai pas vu. C'est un truc qui a joué sur le fait que je suis plus craintive, tu sais qu'à n'importe quel moment ça peut arriver, parce que là, c'était vraiment à 2 minutes de chez mes parents, un endroit que tu fréquentes tous les jours. Bon, après, les endroits les plus fréquentés sont les endroits dans lesquels tu as le plus d'accidents. Je pense que ça, ça a joué.* » (Sophie, 23 ans, Strasbourg, service civique). L'évènement est une expérience marquante. Elle reste en souvenir. Une marque, mais vécue en général de manière négative. Par ailleurs, les jeunes (Sophie justement) le

racontent très souvent en détail :

« Moi, j'ai touché la voiture, et la voiture elle-même a touché une barrière, et c'est ça qui est le plus étrange, pendant plusieurs mois, la barrière en ferraille fixée au sol était par terre. Et c'est un quartier fréquenté par plein de gens que je connais, et c'était un peu bizarre, parce que je me disais : « j'ai marqué le terrain là », et tous les gens qui passent là, même des gens que je connais, vont voir la barrière. J'ai un peu marqué le terrain. ».

Cette mémoire du choc, sur laquelle les jeunes reviennent avec précision renseigne sur le statut de l'accident. Il marque la rupture. Il y a un avant et un après incident. : *« Maintenant que j'ai fait cet accident je sais que c'est un risque on va dire réel, et que maintenant je ne le prendrai plus »* (Marion, 23 ans, Pau, étudiante). L'expérience troublante ébranle efficacement la représentation du risque au volant. Avec l'accident, l'accident entre dans la réalité. Autrement dit, l'accident sensibilise. C'est le cas de Chloé, (21 ans, Toulouse, étudiante) pour qui l'accident fait prendre conscience de certains périls jusqu'alors inenvisageables :

« (Ce qui m'a marqué) c'est la violence du choc. Vécu de l'intérieur de la voiture. Ce n'était pas un énorme choc dans un sens ou voilà on n'allait pas vite. Nous on n'allait vraiment pas vite avec ma mère et lui il arrivait un peu vite, mais pas non plus... il n'était pas à 100 à l'heure quoi et c'est quand même... enfin, le bruit que ça a fait et l'impression que j'ai eu qu'il avait vraiment arraché toute la voiture ça a fait un énorme bruit, c'est très surprenant et très effrayant, ça donne l'impression que c'est un choc énorme donc je n'ose même pas imaginer quand c'est un accident vraiment grave. [...] je le savais déjà, mais que je me suis encore plus rendu compte qu'il fallait vraiment faire attention surtout aux autres personnes. Il faut faire attention à ce que toi tu fais, mais surtout il faut vraiment faire attention aux autres conducteurs parce que voilà un accident ça peut être provoqué par quelqu'un qui fait n'importe quoi. Je veux dire toi tu peux te retrouver au milieu d'un accident alors que tu conduisais normalement et que tu étais prudent. Là c'est vraiment lui il s'est, il n'avait aucune visibilité et il ne s'est quand même pas arrêté au céder le passage — oui c'était un céder le passage — et donc fin il aurait dû donc s'il s'était arrêté on n'aurait jamais eu cet accident. ».

C'est indéniable, l'accident modifie les représentations de la conduite, le statut de conducteur, et donc, le comportement au volant : « *Anticiper, c'est con parce que j'ai eu des accidents, mais c'est vraiment essayer d'anticiper dans les ronds points et tout ça, quand tu as deux voies, savoir que la personne va tourner à droite. Il faut juste regarder à la tête du conducteur, et tu sais dans quelle direction aller. Parce qu'en général, tu regardes là où tu vas.* » (Raihane, 22 ans, Bayonne, étudiante). Il ne reste que lorsqu'elle monte du côté passager, Raihane fait part de ses nouvelles inquiétudes : « *Je n'ai plus confiance depuis que j'ai eu mes accidents parce que ce sont des accidents vraiment à la con. Ce sont des gens qui pilent devant moi, des pompiers qui sortent donc le feu se met au rouge, donc il faut s'arrêter. Ça m'a un peu traumatisé, donc je n'ai plus trop confiance quand ce sont les autres qui conduisent. J'aime bien être maître du véhicule, au cas où.* ».

La conduite automobile, a priori ordinaire devient parfois un comportement à risque dans la narration de soi : les conséquences exceptionnelles apportent une caractéristique dramatique à l'existence qui transforme le statut de la prise de risque.

b. *L'operae*

L'accident métamorphose le soi. L'accidenté reste accidenté. Il entre définitivement dans un nouvel espace de signification. Dorénavant, il existe avec ce nouveau statut. Symboliquement, il signe un pacte avec lui-même et ajoute l'accident à son identité. Bref, l'accident est un changement de statut irrémédiable. Il promet une redéfinition de soi face aux autres. Il sort de cette expérience éprouvante et bouleverse la perception subjective du rapport à la route et au monde. À ce sujet, dans la Rome antique, nous observons un phénomène social similaire. Précisément, l'esclave, soumis à son maître est en possibilité de s'affranchir. Une fois acté, l'affranchissement ne signifie pas du tout une prise d'indépendance vis-à-vis de son supérieur. En effet, l'affranchi s'engage à continuer de rendre des services ponctuels au maître, les *operae*. L'accidenté ne retourne pas en arrière. L'esclave lui aussi, sauf fuite, suicide ou révolte, est en lien à vie avec son maître. Le conducteur accidenté, sauf s'il se résigne de son statut de conducteur, reste accidenté. Il existe avec de nouvelles perceptions, cette connaissance du pire qui modifie considérablement sa perception de la conduite. *L'operae* est intéressante non seulement pour cet objet, mais aussi pour nombre de champs d'études.

Si l'accident modifie le statut de conducteur, il bouleverse les significations vis-à-vis de l'objet automobile. Pour le jeune, la voiture est parfois davantage qu'un simple objet. Mais parfois, l'accident réinitialise le statut de l'automobile. L'incident dépersonnalise complètement le support, qui devient alors un simple objet : *« la voiture c'est matériel, ce n'est pas quelqu'un, ce n'est pas une personne, elle n'a pas de sentiment. Bon voilà, c'est que matériel, ce n'est pas grave. »* (Emma, 21 ans, Mirepeix, étudiante) ; *« Si elle est vraiment en sale état déjà je vais m'inquiéter pour lui parce que si une voiture est vraiment dégommée je vais me demander ce qu'il s'est passé. Après moi je pars toujours du principe que ça reste des objets, à part quand c'est un accident qu'il y a un constat et tout, si tu veux la faire réparer c'est toi qui paies, mais bon. Après forcément s'il y a une grosse rayure ça m'embête plus sur ma voiture que si j'avais un vieux truc, mais bon après je ne suis pas trop du genre à m'énerver pour ça en fait. Surtout quand je sais que c'est des choses que je fais constamment du coup je ne vais pas crier sur les autres, parce que moi je raye les voitures souvent. »* (Coralie, 20 ans, Pau, étudiante).

Bien qu'il impacte, l'accident ne revêt pas systématiquement la cape du traumatisme ou de la régénérescence. Parfois, le jeune s'en sort et n'hésite pas à témoigner de manière plus pondérée sur sa perception post incident : si Marion, (23 ans, Pau, étudiante) préfère conduire, c'est parce que : *« Je dirais juste parce que j'aime conduire, comme je l'ai dit avant. Je ne pense pas que ça soit en rapport avec l'accident. Je pense que c'est parce que j'aime ça, avoir le contrôle de la voiture j'aime ça. »*.

Cependant, globalement, il bouleverse et forge. Il participe de la perception de la route et propose un retour sur sa manière de conduire. Il est efficace puisqu'il corrige certaines imperfections aux yeux du jeune. C'est le cas de Marion (23 ans, Pau, étudiante) et de Jean, (22 ans, Strasbourg, étudiant) qui remanient certains de leurs comportements leur ayant causé du tort :

« Maintenant quand je conduis j'évite de prendre le volant quand j'ai bu ou je m'assure de ne pas boire si c'est moi qui conduis, ou sinon je reste là où je suis ou je prends un taxi, donc non non pas de... Quand je prends ma voiture c'est pour aller au travail ou à la fac, pour aller faire autre chose donc pas sous l'emprise de l'alcool, je ne rentre pas de soirée donc ça va. Et vraiment sur ma vie de tous les jours ça n'a pas eu un impact

c'est vraiment quand je sors, je bois je me dis je ne prends pas la voiture ou je ne monte pas avec quelqu'un qui a bu. C'est tout. Ce sont vraiment de nouvelles habitudes, je ne me dis pas « t'as bu donc tu feras un accident » c'est vraiment juste « t'as eu cette expérience, tu ne le refais pas », tu prends les habitudes qu'il faut quoi. » ; « Pendant ma conduite accompagnée, j'ai eu un accrochage, je ne sais pas si c'est considéré comme un accident. C'était après une journée dans un parc d'attraction, j'étais en conduite accompagnée, assez fatiguée, c'était en fin de journée. C'était en agglomération, le soleil était bas, donc même avec le pare-soleil, j'avais un peu le soleil dans les yeux. J'arrive au rond-point, je m'engage, sauf que dans l'angle mort, au niveau de la barre, je n'ai pas vu la voiture qui passait devant moi. Je devais être entre 20 et 30 km/h, mais j'ai quand même percuté la portière passagère de la voiture en face. La porte était renfoncée, mais rien de grave, pas de vie en jeu. [...] La voiture n'avait pas vraiment de dégât, mon père m'a obligé à reconduire. Je ne voulais pas, mais il m'a obligé à reconduire. Je pense que ça c'est bien. Je n'ai jamais eu d'autres accidents, donc ça m'a servi à être plus attentionné. ».

Ainsi, **l'accident bouleverse sensiblement le rapport à la route.** Il est une exclamation parfois tragique. Pour le jeune insensible aux campagnes, il reste le seul moyen de changer ses habitudes. Il vit le drame, l'effet induit du péril de la route : *« Ma conduite, c'est moi qui la décide, ce n'est pas « tu devrais faire comme ça ». Il y a des règles à respecter je suis d'accord, mais c'est mon style de conduite. Si jamais je dois changer, c'est parce que j'ai fait quelque chose. Suite à des accidents... « j'ai compris, je ferais comme ça ». »* (Sarah, 24 ans, Strasbourg, cuisinière).

5. Conclusion

Si l'accident propose une remise en question, il n'en demeure pas moins catastrophique pour l'accidenté. Dans le meilleur des cas, une procédure administrative complexe, qui peut prendre beaucoup de temps. Dans le pire, la mort. Plus encore, il met en cause deux parties. Très souvent par ailleurs, il confronte la victime et le coupable. Pour cette raison, les instances de sécurité routière recourent à toujours plus d'ingénierie pour les prévenir. Mais lui-même reste une forme de prévention efficace. Pour cette raison, **l'accident routier est une nécessité anthropologique.**

V. Conclusion générale

Au quotidien, les jeunes générations se lancent des défis, expérimentent, prennent des risques. Dans un contexte de valorisation de la performance, la route apparaît comme un redoutable moyen d'expression de soi, parfois au grand dam des instances de sécurité routière. Sur la route comme dans la vie, la réussite découle du contrôle du risque, dont celui de perdre la face aux yeux des parents et des pairs. La conduite automobile, et par extension la vitesse au volant, est l'une de ces stratégies d'organisation individuelle du risque.

Étudier la transgression c'est étudier le risque. En effet, les règles routières sont légitimes parce qu'elles protègent. Le péril, comme évoqué dans les chapitres précédents, est un filigrane existentiel. Sujet de controverses, nombre d'instituts travaillent à le réduire. Globalement, l'acteur vit avec le risque. Cependant, de manière plus individuelle, le risque s'apprivoise. Certains le contournent, d'autres vivent avec. Et une partie le provoque.

C'est aussi pour cela que le permis de conduire est une épreuve valorisée par le social. Parce que le collectif valorise la performance. À ce titre les conduites à risque sont parfois une réponse aux exigences de la société contemporaine. D'une part pour s'extraire des injonctions sociales, d'autre part parce que le risque est valorisé. Dans une société obsédée par la sécurité et la santé, la prise de risque est un signe éminent de courage.

Mais des conduites à risque ou prise de risque délibérées, l'individu a toujours conscience des conséquences de ses actions. Seulement, il choisit ponctuellement de les ignorer. De cette observation, il convient de modérer l'analyse de ceux qui défient le risque. L'intensité diffère suivant les cas. Une piste intéressante pour préciser l'identité du conducteur et les comportements au volant : le rite de puissance. Une mise en scène contemporaine, en accord avec les évolutions sociales. Finalement, les représentations de la conduite évoluent au regard des mouvements sociaux.

L'accident révèle pour partie l'ambivalence de la conduite automobile. Finalement, au regard des considérations de Peretti-Watel³⁰⁴. Elle est systématiquement une conduite à risque. L'accident n'est pas si exceptionnel, et surtout il est spectaculaire. D'une intensité telle qu'il choque et transforme parfois radicalement les perceptions de la route.

³⁰⁴ *Op. cit.* Patrick Peretti-Watel et Jean -Paul Moatti, *Le principe de prévention : le culte de la santé et ses dérives*

*Troisième partie : vers
une définition
anthropologique de la
vitesse au volant.*

Chapitre 5. La vitesse au volant

« Les clefs sont sur la table de nuit. J'apprécie toujours de rouler à toute allure quand je me sens comme ça. Tu pousSES à cent cinquante et ça va beaucoup mieux. Des fois, je conduis toute la nuit et je reviens sans que tu t'en aperçoives. En pleine campagne, c'est l'éclate. On écrase des lapins, parfois des chiens. Prends la Coccinelle. »

Ray Bradbury
Fahrenheit 451³⁰⁵

I. Introduction générale

Au départ, la vitesse est une perception subjective du mouvement. Une impression variable. Les cultures s'en approprient les significations. Souvenons-nous de l'un des premiers films de l'histoire du cinéma. *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*³⁰⁶ est une séquence fixe de moins d'une minute. Le train s'approche du quai pour finalement sortir du champ. La légende raconte que cette impression de mouvement fût si psychédélique pour les spectateurs que certains, effrayés, sortirent de la salle. Définir la vitesse ne se détache donc jamais de sa culture. Parce que la perception du mouvement est une construction sociale.

Au fil du temps, la vitesse s'investit, s'apprivoise. D'abord par le cheval, puis aujourd'hui par la machine. La route devient l'espace d'expression du cavalier, puis du conducteur ou du motard. Alors, pour réguler l'espace, les institutions mettent en place un code de la route, évolutif, au regard des perceptions sur la conduite automobile. Mais la route est faite d'acteurs et d'interaction. Autrement dit, elle se compose d'individualités, de subjectivités, d'humeurs.

³⁰⁵ Ray Bradbury, *Fahrenheit 451*, Paris, Gallimard, 2012 p.105

³⁰⁶ Louis Lumière, *Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, France, 1896

L'interaction routière est plurielle. Dans la continuité de ce travail, nous nous attardons ici sur le défi, la course automobile, bref, ces interactions qui posent problème aux instances de sécurité publique.

La vitesse s'éprouve de manière intime et selon les circonstances. Certains conduisent *trop vite*, d'autres *pas assez*. Ici est toute la complexité de la définition de la vitesse, il en existe autant que d'individualité. Alors, l'enquête soulève la piste des différents rythmes pour entamer une réflexion sur la vitesse, et proposer définition anthropologique de ce phénomène. En fin de chapitre, nous ouvrons la réflexion sur une sociologie en effervescence : celle des ambiances. Au regard des différentes rencontres et entretiens, la question de la perception de l'environnement s'est peu à peu imposée. Elle est une piste fascinante pour comprendre les comportements sur la route, et s'exporte tout à fait dans nombre de dimensions du social.

II. La vitesse dans l'interaction

1. Introduction

Ce travail l'a préalablement démontré, *l'autre* fait intégralement partie de l'expérience de la route. Suivant les situations, il est un risque supplémentaire ou un précieux allier. Alors la rencontre sur la route comporte toujours un inconnu. Principalement, l'incompréhension découle de la difficulté à communiquer. Et il existe tout un ensemble de manières de communiquer sur la route. À défaut de prendre la parole, l'autre renvoie parfois des signaux. Des pistes pour préciser son intention. Mais encore faut-il les décoder.

2. Communiquer sur la route

Dans l'habitacle ou à l'extérieur, l'autre est un incontournable sur la route. À ce titre, il est un point récurrent dans les discours. En effet, la représentation de l'interaction sur la route est primordiale pour comprendre le rapport à la vitesse : « *C'est souvent la vitesse que je ne respecte pas, mais les clignotants et les stops, les passages piétons je respecte,*

parce que pour moi communiquer sur la route c'est la base et c'est le respect des autres automobilistes, pour moi quand tu respectes la vitesse, mais que tu maintiens quand même tes distances tu es toujours suffisamment dans le respect de l'autre et ça me pose pas de problème. » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman). L'objectif pour le conducteur réside dans la réussite la communication. Que chaque acteur de la route puisse envoyer, recevoir et décoder précisément les signaux. Au regard des travaux de l'École de Paloalto, précisément de Paul Watzlawick³⁰⁷, la communication est un phénomène social et psychologique intense et complexe. Il s'agit non seulement d'émettre et d'interpréter le message efficacement, mais également de décoder de multiples indices que renvoient la situation. Sur la route par exemple, où l'habitacle inhibe la communication verbale, les interacteurs se fient exclusivement aux signes que lui renvoient les autres. Il n'est pas rare qu'un chauffeur omette de signaler son intention de s'engager, en n'actionnant pas le levier de clignotant. Si l'action agace parfois, c'est que l'omission fausse la communication entre l'émetteur et le récepteur du message. Toute l'ambivalence est là pour le jeune. Il s'autorise ainsi la transgression, tant qu'il respecte le rite codé de l'interaction, qu'il respecte l'autre, qu'il communique efficacement. Ici, les jeunes invoquent cette « performance » communicationnelle, précisée par Hymes³⁰⁸. Il s'agit ici de non seulement connaître les règles de l'interaction, mais surtout de savoir les appliquer. Ainsi, déjà, déroger à la règle de la route est, semble-t-il, sous certains aspects, lié à l'autre, mais pas à la règle. Ce sont donc l'interprétation et l'expérience qui régissent le comportement au volant.

Et sur la route, l'automobiliste interagit directement avec l'autre, mais reste maître de sa trajectoire et de son espace. Ainsi, bien que le conducteur se retrouve dans sa bulle, l'autre reste un filigrane indéfectible de l'expérience de la route. Le jeune y porte une attention, et adapte sa conduite en fonction des autres automobilistes. Par conséquent, parfois, le jeune transgresse pour la pérennité de la fluidité. Il se sent concerné par le bon déroulement de l'interaction sur la route : *« Peut-être le truc que je ne respecte pas, c'est quand il y a des zones à 30 et que vraiment, il n'y a rien, à un moment ça va. Et puis même, les gens derrière, je pense que ça les énerve, et je me dis que c'est peut-être plus dangereux d'énerver les gens derrière. »* (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante).

³⁰⁷ Nottament in Paul Watzlawick, *An anthology of human communication: Text and two hour tape*, Palo Alto CA, Science and behavior books, 1964

³⁰⁸ Dell H. Hymes, *Vers la compétence de communication*, Paris, Hatier, 1984

3. *Un canevas d'humeurs*

La profondeur de l'interaction émane de son caractère incertain. La contrariété d'un des participants bouleverse catégoriquement le sens de la rencontre. Et la voiture, extension provisoire de soi, sert de moyen d'expression. Une mauvaise nouvelle au travail, des frais imprévus, ou une déception transforment presque toujours les comportements. « *Étouffer dans sa vie, respirer en conduisant* » remarque Pervanchon³⁰⁹. À l'inverse, une bonne nouvelle laisse sa marque et certains allègent leur conduite en conséquence. En bref, l'humeur se transcrit sur l'interaction routière. Au volant, se transcrivent donc de la même manière les humeurs de chacun, et ce, de différentes manières. La conduite change en fonction de la colère ou de la fantaisie. Parfois, elle en devient un exutoire. Freud lui-même repère la fonction cathartique de la route. Pour lui, l'automobile « *libère souvent chez lui des tendances agressives qu'il est, dans sa vie quotidienne, contraint de refouler* »³¹⁰. Parfois, l'individu parfois exaspéré par sa vie quotidienne se défoule sur les routes. Théorie largement applicable à l'infini panel d'humeurs de chacun. Ainsi, il y a la conduite joyeuse, mélancolique, triste, colérique, amoureuse, etc. En témoigne ce passage de Kundera : « *Il n'aura la force de mentir. Il est trop triste pour mentir. Il n'a qu'une seule envie : oublier vite cette nuit, toute cette nuit gâchée, la gommer, l'effacer, l'anéantir — et à ce moment il éprouve une inassouissable soif de vitesse. D'un pas déterminé, il se hâte vers sa moto, il est plein d'amour pour sa moto, pour sa moto sur laquelle il oubliera tout, sur laquelle il s'oubliera lui-même.* »³¹¹. La vitesse en effet souvent mobilisée comme moyen d'expression. « *Il y a mon chien qui est mort il n'y a pas longtemps, je devais y aller j'ai conduit comme un fou. Et après quand c'est fini tout ça, on se rend compte qu'on a fait le con quoi. Et du coup le lendemain on conduit tout doucement* » (.). Parfois, la sensibilité individuelle prend le pas sur la conformité. Le conducteur se décharge sur la route et écrase la pédale, au risque de rompre l'équilibre de l'interaction routière et au péril de sa vie.

³⁰⁹ Maryse Pervanchon, *Du monde de la voiture au monde social : conduire et se conduire*, Paris, l'Harmattan, 1999, p.10

³¹⁰ *Op. cit.* Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, p.28

³¹¹ Milan Kundera, *La lenteur*, Paris, Gallimard, 1997, p.182

Des comportements aux conséquences parfois désastreuses, certes. Mais depuis toujours, l'automobile sert aussi à se décharger. La voiture est un bel objet, elle suscite le désir, la passion nous dit Baudrillard³¹². À tel point que parfois, elle est un double soi. Elle est un outil de projection de son identité. Customisable à l'infini ou presque, l'auto participe de l'identité du conducteur, et par extension de l'individu. La vitesse en est une caractéristique fondamentale. Elle propose une extraction temporaire des contraintes du monde. Des règles physiques et psychiques. Un sentiment que le paysage défile à toute allure, de contrôle de l'espace et du temps. Pour Held, psychanalyste : « *l'érotisation de la vitesse, les mécanismes de surcompensation de sentiments d'infériorité, le désir narcissique d'être plus puissant qu'autrui... Tout cela joue à plein dans le déterminisme des accidents d'auto* »³¹³. Justement, la vitesse convoque le risque, l'ivresse, la puissance. Elle combine les caractéristiques des désirs contemporains. Elle grise autant qu'elle effraie, est critiquée tant que sublimée. Précise à nouveau Kundera :

*« Notre époque s'adonne au démon de la vitesse, et c'est pour cette raison qu'elle s'oublie si facilement elle-même. Or je préfère inverser cette affirmation et dire : notre époque est obsédée par le désir de l'oubli et c'est afin de combler ce désir qu'elle s'adonne au démon de la vitesse ; elle accélère le pas parce qu'elle ne souhaite plus qu'on se souvienne d'elle ; qu'elle se sent lasse d'elle-même ; écœurée d'elle-même ; qu'elle veut souffler la petite flamme tremblante de la mémoire »*³¹⁴

Il y a des moments où la réalité submerge l'acteur. La vitesse est une solution. Une solution d'expiation, en témoigne l'image fulgurante du film *Lost Highway*³¹⁵ de David Lynch, sur fond de « *I'm deranged* »³¹⁶ de David Bowie. Simplement une alternance de deux plans. D'une part le conducteur dans l'habitacle, seul, concentré, dans l'obscurité que réserve la route, la nuit. D'autre part les irrégularités de la route. La solitude au volant, et cette ambiance que suggèrent les bandes d'asphaltes sublimées par les phares des voitures.

³¹² *Op. cit* Jean Baudrillard, *Le système des objets*

³¹³ René Raphaël Held, *De la psychanalyse à la médecine psychosomatique : 39 essais cliniques et thérapeutiques*, Paris, Payot, 1968, p. 381 in Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, p. 28

³¹⁴ *Op. cit.* Milan Kundera, *La lenteur*, p.160

³¹⁵ David Lynch, *Lost Highway*, USA, France, 1997

³¹⁶ David Bowie, « *I'm deranged* », *I. Outside*, 1995

4. *Objectif : fluidifier l'interaction*

Au volant, il convient d'éviter la mauvaise surprise. Chacun et chacune se saisissent à leur manière de la situation, de manière à se laisser dépasser le moins possible. La qualité de l'émission et de la réception du message influe sur la nature de la rencontre. Aussi, l'autre est un invariant. Ces observations nous emmènent à réfléchir les rapports sociaux sur la route. En effet, le conducteur constamment confronté à l'autre. Au même titre que dans la vie quotidienne, s'engrangent donc des rapports de forces entre les acteurs et les actrices. « *j'ai dû rouler à 80 pendant ma conduite accompagnée, et c'est un peu chiant. Surtout quand toutes les voitures te doublent, ça peut être embêtant* » (Sixtine, 20 ans, Rennes, étudiante). Chaque groupe social est sujet à tensions, tentatives de domination. Marx en parlait déjà avec sa lutte des classes³¹⁷, un concept exportable encore aujourd'hui entre tous les mondes sociaux³¹⁸. Encore plus précisément, Bourdieu et son concept de champ, avec ses élites et ses aspirants³¹⁹. Bref, un exemple de plus qui témoigne de l'invariance des rapports de force au sein de la société. Rapports parfois vecteurs de véritables combats interindividuels. Les jeunes font souvent part de cette pression sur la route. Avec les restrictions des jeunes conducteurs, comme rouler 10 km/h en dessous de la vitesse autorisée met la jeune femme en situation délicate. Les voitures la talonnent. Sur la route souvent, l'espace proxémique se légitime par la sécurité. À ce propos, Elodie (20 ans, Rennes, étudiante) confirme l'influence du rapport à l'autre dans le comportement transgressif. « *S'il y a quelqu'un derrière qui roule à 90, qu'il vient te coller alors que toi tu es à 80 parce que c'est ta limite... je n'aime pas avoir des gens derrière qui me collent en mode « vas-y accélère ». Du coup, je roule à 90 pour me mettre dans le flux.* ». Dans leur conduite quotidienne, les jeunes s'attachent généralement à ne pas entraver le bon déroulement de l'interaction routière, c'est pourquoi parfois ils transgressent. Ils nous font également part d'une autre problématique. Leur inexpérience les restreint. Tous ne respectent pas les limitations auxquelles ils sont soumis, et dérogent pour une raison précise aux règles de la route. Ce n'est pas le ressenti d'une vitesse insuffisante qui motive le comportement transgressif, mais bien un rapport à l'autre, qui double, passe devant. Cette dernière raison révèle, de manière plus globale, une hiérarchie même sur la route dans laquelle certains subissent une forme de domination.

³¹⁷ Karl Marx, *Le Capital. Critique de l'économie politique*, Paris, Maurice Lachâtre, 1867

³¹⁸ *Op. cit.* Howard S. Becker, *Les mondes de l'art*

³¹⁹ Pierre Bourdieu et Loïc Wacquant, *Invitation à la sociologie réflexive*, Paris, Seuil, 2014

La route est un espace profondément inégalitaire. Et parmi les moyens de dépassement : la vitesse se présente comme outil d'une extrême efficacité. Se posent les questions de la nature des inégalités, des conflits sur la route. Globalement, la limitation de vitesse est une entente commune, le Fer de Lens du bon déroulement de l'interaction sur la route. En théorie, elle évite les embouteillages. Cependant, nous l'avons vu, nombre de facteurs légitiment la transgression. Les dérogations sont davantage valorisées si le conducteur dépasse, donc conduit en vitesse excessive. Le dépassement est une démonstration de supériorité symbolique. Concrètement, parfois l'inégalité est davantage subie. Certes la vitesse et les limitations contribuent à la diversité du rapport à la route. Mais certaines automobiles dont les jeunes disposent sont souvent moins performantes que celles des conducteurs plus expérimentés, donnent encore davantage d'intensité à la différence : « *C'est la définition même de l'autoroute c'est d'aller trop vite et quand il y a des voitures qu'ils ne sont pas censés aller trop vite c'est dangereux. Quand j'ai la Fiat 500 et au-dessus de 120 elle tremble et je trouve ça hyper dangereux et c'est aussi dangereux pour les autres utilisateurs, elle a des pneus fins, il suffit qu'il pleuve un peu, c'est ultra dangereux. Le reproche que je fais c'est que c'est accessible à toutes les voitures ce qu'il ne devrait pas forcément l'être.* » (Bastien, 22 ans, Lescar, étudiant). La route est accessible à tous. Pour autant, les voitures ne prennent pas toutes la route avec des capacités techniques identiques. Ceci suffit parfois à percevoir le danger de manière différente, ou au contraire, d'éveiller un sentiment de puissance. Les petites citadines anciennes ne rivaliseront jamais avec de grosses berlines récentes. L'une plafonne difficilement à 110 km/h tandis que l'autre l'atteint en quelques secondes. L'une s'émèche à peine lors de l'accident et l'autre se brise en mille morceaux. Alors certains font obligatoirement ou presque preuve d'humilité, évitent de se confronter. Se soumettent même à celui ou celle qui à tout moment, l'écrase sous sa violence symbolique. « *La conduite symbolique s'observe, par exemple, lors des dépassements dit Boltanski : ainsi, un conducteur peut signifier à un concurrent moins rapide son intention de le dépasser dès que l'occasion s'en présentera et sa détermination à occuper l'espace libre nécessaire à la réalisation de cette manœuvre en se rapprochant à vive allure et en ne ralentissant qu'à proximité du véhicule qui gêne son avance et auquel il "colle", en rétrogradant (ce qui a notamment pour effet d'accroître le bruit du moteur), en opérant de petits mouvements brusques vers la gauche, en déclenchant son clignotant, enfin, éventuellement, en émettant des appels de phares ou des coups de klaxon rapprochés et*

*rapides, autant de signaux et de gestes substituables, combinables et cumulables qui, en augmentant symboliquement la présence physique du véhicule et en exprimant l'impatience résolue de son conducteur ne se contentent pas d'annoncer l'action à venir, mais la préfigurent de sorte qu'ils commandent le comportement des partenaires au moins autant qu'ils l'informent. »*³²⁰

5. *Le défi sur la route*

i. *Introduction*

Dans le chapitre III du tome 1 d'*Économie et sociétés*, Max Weber fait une analyse typologique des modes de domination, il cherche à établir les fondements de légitimité en analysant la notion de domination. Écrit-il à la page 225 « *la domination est la chance pour des ordres spécifiques ou pour tous les autres de trouver obéissance de la part d'un groupe déterminé d'individus* »³²¹. Sur la route, la quête de domination est directement interindividuelle. Ici, il est non seulement question de dépassement de l'autre, mais aussi du défi pour soi. En accord avec l'individualisation du lien social, certains conducteurs prennent le pas sur l'autre, et ce, de différentes manières. Dans les situations quotidiennes, la route regorge de moyens d'affirmer sa supériorité. L'esthétique de l'auto, le dépassement, musique à fort volume, accélération impressionnante, et bien entendu, vitesse excessive. Le conducteur dominant affirme sa virtuosité. Il brave l'autre et dans certains cas la loi. Mais surtout, il se lance au défi, en fonction de ses propres représentations. Sur le moment, le conducteur met en place un cadre opérant dans l'adversité. Il dépasse *sa* propre limite.

ii. *Une expression particulière du défi : la course automobile*

La course automobile est sans doute l'une des formes les plus explicites du défi. Elle est une démonstration publique de la maîtrise de la route. Même entre copains et copines, le moment a toujours de la valeur. Il faut comprendre en ceci que la course, même si elle semble désorganisée, est toujours riche d'enseignement et d'expérience pour les jeunes.

³²⁰ *Op. cit.* Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents* p.31

³²¹ Max Weber, *Économie et société*, Berkeley, University of California Press, 1922, p.225

Sur le moment, conducteurs et conductrices signent un pacte. Ils mettent en jeu leur identité et leur statut. Et la victoire valide le statut de « bon conducteur ».

iii. *Apprendre à apprécier la course*

Pour quelques-uns, la socialisation à la course automobile débute dès l'enfance. Les références affluent et forment les perceptions. Le film d'animation *Cars*³²² en est une illustration. Ce film est particulier, puisque la voiture est anthropomorphisée, tant sur la forme (yeux, bouche, et des roues faisant office de main) que dans ses attitudes : elle parle, séduit, interagit, etc. Au-delà des caractéristiques des protagonistes, dans ce film, la vitesse est valorisée. Le personnage principal, Flash McQueen, est une célébrité du volant. Dès la petite enfance, la voiture et la vitesse sont valorisées. En grandissant, les références évoluent. Mickael, (21 ans, Pau, musicien) admire par exemple les « *films de voiture, les réalisateurs Fast and Furious entre autres. J'aime bien leur manière de conduire d'appuyer* ». Le jeu vidéo également, propose une immersion dans un monde où la transgression n'a que de conséquences sur le « niveau » du joueur. Clément, (22 ans, Mimizan, militaire) explique de cette manière « *La mentalité des gens* » — entendue comme les représentations sociales — vis-à-vis de la vitesse au volant : « *avec ce qu'ils voient à la télé, dans les films. Ou même les jeux vidéo, avec GTA ce jeu, ils roulent comme des fous, on fait ce que l'on veut.* ». Autorisons-nous un détour sur ce dernier point. Depuis vingt ans, un nouveau média s'ajoute aux modes de transmissions. Les jeux vidéo accompagnent les jeunes contemporaines. Ils sont accessibles et de plus en plus immersifs. Il existe à présent une multitude de références pour conduire derrière un écran. Deux types de mode de jeu se partagent l'espace vidéoludique de pilotage. Déjà, l'objectif de « l'arcade » se voit le plus spectaculaire possible. Accélération démentielles, dérapages aisés, améliorations démesurées, le pilotage est très peu réaliste. Les dégâts et autres incidences sur le véhicule sont volontairement minimisés, voire inexistantes. À ce titre, *Mario Kart*, *Need for Speed*, *Track Mania*, pour ne citer qu'eux ont pour objectif d'immerger dans une réalité régie le moins possible par les mêmes contraintes du monde. Cependant, un autre mode, « la simulation », passionne une frange des joueurs. Ces jeux s'apprécient par ailleurs davantage au volant et aux pédales qu'à la manette, pour encore plus de réalisme. Ils n'ont rien à voir avec le mode arcade. Le joueur recherche ici le plus

³²² John Lasseter, *Cars*, USA, 2006

d'immersion possible. *EuroTruck simulator*, *BeamNG.drive*, ou encore, *Car Mechanic simulator*, se transcrivent le plus possible sur les réalités physiques. *BeamNG.drive* précisément, impose au joueur de se soucier des différentiels, de l'adhérence des pneus et de la température de l'huile moteur. La conduite demande un apprentissage et la vitesse s'apprivoise. Le jeu s'adresse aux initiés. Les accidents y sont spectaculaires, mais cette fois par leur précision : chaque partie de l'auto réagit « comme en vrai ». Pourtant, l'expérience n'a rien à voir avec le réel. Malgré des technologies toujours plus poussées, certains sens ne sont pas sollicités, et les conséquences sont différentes. Les jeux promettent l'illusion d'une réalité alternative, mais ne remplacent en aucun cas l'expérience physique de la conduite. Précise ainsi Desmurget :

« Bref, il est donc possible (et sans doute probable, même si l'affaire reste discutée) que les jeux vidéo d'action améliorent, non pas notre attention ou nos capacités décisionnelles en général, mais certaines caractéristiques de notre attention visuelle. Le problème c'est que ces améliorations restent « locales » dans l'écrasante majorité des cas ; elles ne s'étendent pas aux situations de « la vraie vie ». Cela veut dire, en clair, que jouer à un jeu vidéo d'action nous enseigne essentiellement à... jouer à ce jeu et ses homologues de même nature. Bien sûr, certaines généralisations positives surviennent parfois lorsque le réel impose les mêmes demandes que le jeu. C'est le cas par exemple, pour la manipulation d'un télescope chirurgical, ou le pilotage lointain des drones de combat. Mais en dehors de ces situations singulières, il est tout à fait illusoire, comme le confirment nombre d'études récentes, d'espérer un transfert d'aptitude significatif du jeu vidéo vers le réel. »³²³

Exister derrière une manette est une tout autre expérience que le monde physique. Déjà, parce que les sensorialités, la perception du temps et de l'espace sont différentes, mais aussi et surtout parce que le risque encouru est bien plus modéré. Un « Game Over » ne vaut rien en comparaison du péril de sa propre vie. Le crash dans le jeu n'a jamais les mêmes conséquences que sur la route. Il se peut, dans une certaine mesure, que les jeux vidéo de conduite stimulent le désir de conduire, voire, dans certaines simulations très poussées, développent certaines compétences. Mais jamais le jeu vidéo n'égalera l'école de la vie physique.

³²³ Michel Desmurget, *La fabrique du crétin digital*, Paris, Seuil, 2019, p.113

Pour autant, le jeu vidéo n'est pas sans influence, mais nous prévenons le lecteur des conclusions hâtives. Pour (Salomé, 22 ans, Strasbourg, étudiante) « *Les jeux de vitesse, de course, c'est toujours un peu stimulant sur ordinateur. Mario Kart, tu as des voitures aussi. Je pense que c'est plus cette histoire de dépasser les autres, de gagner* ». Le jeune homme confesse l'influence du jeu dans la socialisation à la compétition au volant. Cependant, il n'aborde pas la prise de risque, mais la compétition. Nous avançons simplement l'hypothèse de l'influence de la compétition dans la société comme annoncé précédemment, et de sa participation, aussi infime soit-elle, à la socialisation de la vitesse sur les routes. La perception de la vitesse est une construction d'une infinité de points, comprenant les jeux vidéo et autres influences artistiques, qui se rassemblent pour créer un univers de représentations et de valeurs par interprétation des situations et des discours.

iv. *Faire la course*

Concrètement, les jeunes font la course. Au départ, l'activité se réserve aux élites, les voitures étant peu accessibles. À présent, l'image est davantage globale. La course représente la rue, la transgression. Si tout le monde peut faire la course, cela reste l'apanage d'une minorité. Les voitures coûtent cher. En connaissance de cause, nombre de jeunes décident de ne pas courir. Briser sa voiture, c'est briser une grande partie de ses économies, pour ceux qui en disposent. La course de rue est ainsi ambivalente. Malgré tout, elle existe et fait partie intégrante des représentations des jeunes générations sur la route.

La course automobile est des manières de défier l'autre. Sur l'instant, le coureur met en jeu son égo, ses compétences. Les pairs tiennent une place importante. Eux seuls sont en capacité de valider ou d'infirmer la compétence. Parfois, elles servent de confrontation confidentielle, sur base d'une blague ou d'un propos : *avec mon pote, il m'avait dit que sa bagnole, elle allait hyper vite, et dans la côte à double file on a fait une course. J'étais à 130 au lieu de 90, et je l'ai doublé et après j'ai freiné.* » (Clément, 20 ans, Mirepeix, aide à la personne en situation de handicap). Ici, le jeune met en lumière la notion de divertissement. La route est parfois un espace ludique sur fond de risque permanent. Les courses sont un moyen de prolonger l'enfance, tout en se construisant une identité.

Mead³²⁴, lorsqu'il aborde la question du jeu dans son travail, distingue le *game* du *play*. Le *play* est une entrée dans la vie sociale. Ce sont ce genre de jeux de rôle auxquels jouent les enfants, comme le docteur, les cow-boys, le policier et le voleur. Les *games* sont tous ces jeux encadrés, typiquement les jeux de sociétés ou vidéo. La course automobile se situe entre les deux. D'un côté, elle est codée, encadrée, même si elle est officieuse. Pour gagner, il faut respecter certaines règles, comme le top départ, ou la trajectoire. Mais aussi, le jeune se met instantanément dans la peau du pilote. Tout du moins pour s'inspirer des techniques de conduite ; le passage de rapport de vitesse, la trajectoire pour la prise de courbe, les freinages, accélérations. **La course automobile définit donc plus largement la notion de « jeu » dans la jeunesse, qui se distingue du jeu chez l'enfant.** En effet, il met en jeu un morceau de sa définition, tout en jouant un rôle et en respectant un certain cadre. S'il remporte la partie, il s'assure d'une reconnaissance certaine, tout en gardant délicieux plaisir de lancer une partie sans savoir s'il la remportera.

v. *Différentes manières de percevoir la course.*

Globalement, les courses modifient le paysage du quotidien, et le ressenti de la route. Très majoritairement, les jeunes admettent cependant leur préférence à l'égard des rallyes : « *Les rallyes, je préfère ça, parce qu'il y a quand même l'idée d'aventure un peu derrière. Tu as des paysages qui sont désertiques, même en forêt. Je préfère. Ce n'est peut-être pas logique d'aimer les courses sur bitume, alors que ce sont les mêmes pollutions, mais au moins, le paysage est plus sympa.* » (Thomas, 26 ans, Pau, employé). De manière générale, les rallyes sont plus populaires aux yeux des jeunes. Ils se projettent davantage dans la discipline. Le rallye est plus proche de la conduite de tous les jours, semble plus accessible et stimulant pour l'imaginaire. Cette immersion dans le quotidien est renforcée par le tracé des courses tout-terrain. Les spéciales empruntent en effet des routes ordinaires et les gradins sont en bord de route : « *Je n'aime pas trop la F1, je préfère les autres voitures. Si je m'imagine un peu à leur place, c'est plus accessible d'être dans une voiture de rallye. Je ne sais pas, j'apprécie plus le rallye. Ce sont des routes normales, les conducteurs conduisent assez bien sur des petites routes, ils arrivent à bien conduire, à une vitesse élevée en plus. Je trouve qu'il y a plus de facteurs qui font que j'apprécie.* » (Jean, 22 ans, Strasbourg, étudiant). En rallye, il y a le départ et l'arrivée,

³²⁴ George Herbert Mead, *Mind Self and Society : from the Standpoint of a Social Behaviorist*, Chicago, Charles W. Morris, 1934

au même titre qu'un trajet quotidien. Le tracé est un choix, et il n'y a pas de nombre de tours. À l'inverse, en F1, la piste s'adapte à la performance et au sensationnalisme. Au contraire, le rallye épouse les routes. Il offre le spectacle de la maîtrise sur des routes pourtant parfois dégradées, étroites. En rallye, pas de place à l'improvisation. Les pilotes s'approprient la route. Gabin Moreau, copilote de Stéphane Lefebvre confesse à ce propos à Ouest France³²⁵ : « *je préfère m'appuyer sur les détails comme un arbre, une boîte aux lettres* ». Le rallye mobilise l'environnement. Et les pilotes sont dépendants des aspérités. Ce qui se rapproche des manières passées de se géolocaliser. En métropole, les Français ont un peu perdu de cette aptitude à se repérer en observant l'environnant. Les GPS conduisent presque tout seul. Ils préviennent des routes, des sens de circulation, des panneaux, des limitations. Plus besoin de lever l'œil de l'écran si ce n'est pour garder la direction. En Guyanne par exemple, les habitants conservent ce rapport sensible avec l'environnement. Les conducteurs d'Outre-Mer se servent assez peu du GPS, mais préfèrent les indices visuels pour se repérer. Alors, l'indication de direction prend parfois des allures de conte champêtre : « *Après la troisième intersection, tournez à droite, puis continuez jusqu'à la grande maison rouge. Continuez sur les trois prochains arbres et vous voilà arrivés.* ». Dans le pilotage, le rallye intègre la capacité de repérer les indices de l'espace environnant.

Pour les amateurs de la discipline, la course automobile est un affranchissement éphémère du consensus d'interaction qu'est la route. C'est utiliser son automobile à son plein potentiel, et profiter de la route différemment. Bien que tous ne puissent pas en profiter, notamment vis-à-vis des compétences et du coût, quelques-uns apprécient l'activité : « *Moi, j'ai une conduite sportive, je respecte, etc. Mais j'aime bien faire la course. Allez c'est parti !* » » (Sarah, 24 ans, Strasbourg, cuisinière). Jeolas et Kordes³²⁶ abordent justement les caractéristiques des coureurs de *rachas*. Une pratique complexe et plurielle où à chaque instant, la mort guette les *rachadores*.

Mais les modalités évoluent. Tel que le met en lumière cette enquête, l'heure est beaucoup moins aux rodéos sauvages qu'auparavant. Parce qu'apparaissent de nouvelles modalités de pour courir. Aujourd'hui, la course se déroule aussi en ligne. Parce que,

³²⁵ Stéphane Bois, « Dans la peau d'un copilote de rallye », *Ouest France*, 2017

³²⁶ *Op. cit.* Leila Sollberger Jeolas et Hagen Kordes, *Risquer sa vie pour une course : parcours de vie d'une jeune brésilienne accro aux courses illégales de voiture et de moto*

précise Lachance³²⁷, l'identité des jeunes générations se précise aujourd'hui dans la mise en scène de soi sur internet. Alors, les jeunes exportent la compétition sur les réseaux sociaux. Ils se lancent des défis à distance et s'affichent fièrement sur les réseaux sociaux. En pratique, ils filment leurs compteurs et affichent des vitesses fulgurantes. Une course au « j'aime » et à la notoriété. Ce nouveau mode de partage laisse beaucoup plus de place à l'instant. Plus besoin d'organiser l'évènement, de patienter jusqu'à l'heure ou la date prévue. Il suffit de dégainer son smartphone et de se filmer pour partager dans la seconde ou plus tard. Et mis à part les situations de *live*, le jeune peut effacer, recommencer s'il n'est pas satisfait de sa performance ou simplement de son image.

6. Conclusion

L'interaction sur la route ne va pas de soi. Elle découle d'un apprentissage long, fastidieux, qui nécessite un intérêt assidu aux différents acteurs de la route. *L'autre* n'englobe pas seulement les autres hommes et les femmes, mais chaque intervenant extérieur ayant possibilité de troubler le bon déroulement du trajet : « Être à 80 ou même 70 dans un village, pour moi, c'est super dangereux. On ne sait pas si un enfant va traverser. Après dans les départementales, plus de 110 c'est chaud, dangereux. C'est plus au niveau des animaux moi. Et en départementale, il y a moins de risque par rapport aux personnes, mais plus des animaux. » (Clara, 25 ans, Strasbourg, étudiante/serveuse). L'animal est un formidable exemple de l'imprévisibilité de l'autre. La bordure de la route est toujours perméable, et à tout moment, un chevreuil, une biche, un sanglier, un chat peut surgir du bas-côté et rompre le complexe et fragile équilibre entre le conducteur et la route.

La course est l'expression la plus visible du défi en automobile. Mais parfois, le défi s'éprouve dans l'intimité. La jeunesse s'élance très souvent seule, et la conduite de vitesse ne s'anticipe pas. « Je vais donner l'exemple en Allemagne. Comme dit, tu n'as pas de limitations, et avec mon ancienne voiture je pouvais monter à 200. Déjà 200, tu ne tapes pas ça tous les jours. C'est toi qui gères. Vu que tu roules vite, tu ne donnes pas de petit écart à droite. Il faut que tu sois concentré jusqu'au bout de la route. L'adrénaline. J'adore rouler vite. C'est grisant » (Sarah, 24 ans, Strasbourg, cuisinière).

³²⁷ Jocelyn Lachance, « L'éthos de l'adolescent dans les mondes numériques : le rôle des destinataires », *Itinéraires*, 2015

Toujours, il y a cette idée d'enivrement partagée par les amateurs. Si Le Breton parle beaucoup du défi lancé aux pairs, ici, c'est d'un tout autre phénomène dont il s'agit. Le moment et l'ambiance influencent les perceptions. L'instant est un privilège, une osmose de soi et de la route. Pour finalement partager plus tard ou non, ses exploits aux proches.

Plus largement, la perception de l'inégalité routière découle de cette culture du dépassement. Se faire doubler, c'est provisoirement perdre la face. Bref, la route est un exemple supplémentaire de la perception négative du statut de *challenger*.

III. La vitesse sur les routes : un mode d'émancipation hypermoderne

1. Une vitesse qui protège

Goffman, dans *Rite d'interaction*³²⁸, séquence la rencontre sociale en différentes phases. Chacune de ces étapes répond à une symbolique efficace. Sur la route, la logique est la même : l'interaction suit une logique sociale pour avoir de la valeur. Cependant, ces modalités sont différentes. Inédite forme de croisement, la route est un espace hybride, un carré privé dans l'espace public³²⁹. La route est un espace où le conducteur se sent chez lui, malgré les règles imposées par les instances qui le dépassent. Les allées de bitume sont la scène d'un incessant passage d'individualités. Mais au volant, conducteurs et conductrices sortent à couvert. L'habitacle de l'auto, l'ensemble casque et perfecto du motard cachent les visages, les expressions, les odeurs, les conversations individuelles. Ces parures ne laissent que la possibilité de distinguer quelques détails. Formidable illustration de cette caractéristique, le film *Duel*³³⁰ retrace la mésaventure d'un conducteur harcelé par un camion, qui ne cesse de le provoquer. Durant tout le film, aucune image du chauffeur. Une anonymisation génératrice d'angoisse chez le spectateur. À l'arrêt par contre, aux feux rouges ou dans les embouteillages, l'autre se découvre. En fait, la vitesse, au moins tout autant que l'habitacle, agit comme un déguisement. Elle est un moyen de surpasser l'autre, de le dépasser, se distinguer. Mais surtout elle propose une

³²⁸ *Op. cit.* Erving Goffman, *Les rites d'interaction*

³²⁹ Tels que le rappellent Raymond Depardon et Josée Landrieu, *A tombeau ouvert op. cit.*

³³⁰ Steven Spielberg, *Duel*, USA, 1971

furtivité dans l'interaction. Elle fait office de couverture rassurante. Elle renforce le caractère privé du déplacement sur la route. Face au danger, cette dernière offre la possibilité de s'échapper, de s'effacer rapidement et aisément de l'autre. Moins exposé au danger par la carcasse donc, mais surtout par la vitesse. Alors, l'exposition à l'autre sur la route se distingue sous bien des aspects de la rencontre directe, puisqu'elle opère par intermédiaire. À ce propos, Carrabine et Longhurst repèrent dans un texte de 2008 :

“the assumed ‘safety’ of the car is played of against the dangers of being on ‘Piccadilly station in the middle of the night’. Cars are then useful as a protective shield in the management of the risks of going out in the city. Again, it is important to emphasise that these are imaginative processes, not just in the sense of a ‘fear of crime’ in public spaces, as private mobility is understood as part of a more generalised problem of maintaining a personal relationship. The young people clearly anticipate the value of the car in the secure maintenance and management of the complex range of activities that make up their everyday lives (see also, more generally, Maxwell, 2001).”³³¹

Les jeunes admettent se sentir en sécurité en auto. La fulgurance de la vitesse propose une échappatoire d'une situation inconvenante. D'abord, l'habitacle isole, mais la vitesse est une seconde couverture. Pareille à l'obscurité, elle offre l'illusion de s'effacer de l'autre. Pour élargir cette considération, le désir de vitesse chez les jeunes révèle plus largement le souhait de s'écarter du reste. À l'heure de l'hyperconnexion, de l'hypersollicitation la solitude est un défi. L'autre envahit constamment l'espace personnel (encore davantage avec le smartphone), et freine assurément le retour à soi. Et même à deux dans l'auto, la vitesse extrême est d'une telle intensité que le silence et l'être seul en deviennent presque obligatoires.

2. *Un matériel d'autonomie*

³³¹ Eamonn Carrabine and Brian Longhurst, “Consuming the car: Anticipation, use and meaning in contemporary youth culture”, p.190, *op. cit.*

i. *Présentisme et autonomie*

Dans *L'adolescence hypermoderne*³³², Lachance parle de ce nouveau rapport au temps des jeunes. Aujourd'hui plus qu'avant, les jeunes générations semblent particulièrement soucieuses des contraintes temporelles. Nombre d'entre eux arborent sur leur peau le populaire « *Carpe Diem* », symbole d'une génération intriguée par le présent. La mode est à l'instant. Ceci met en lumière un sentiment d'oppression de l'existence contemporaine. Et effectivement, les journées se déroulent sous le dictat de l'emploi du temps. Heure après heure, minute après minute, les actions s'enchaînent avec rationalité. Toujours plus précis, accessible et modulable avec les nouvelles technologies, le temps dicte les journées. Les contraintes temporelles sont de plus en plus pesantes, alors, les hommes et les femmes contemporains mettent en place de nouvelles stratégies pour s'en écarter.

Les jeunes, nous dit Lachance³³³, prennent le phénomène à contrepied. Il existe tout un ensemble de stratégies pour reprendre le contrôle sur une donnée qui leur échappe. Les expériences psychoactives par exemple, promettent un voyage, un affranchissement provisoire des contraintes du monde. La modification volontaire de l'état de conscience immerge dans une réalité nouvelle. Un univers révisé, dans lequel le temps notamment, mais aussi l'espace, les sens, et les interactions se transforment. Les codes changent, parfois du tout au tout, à la demande de l'acteur. Un temps de désordonnance des perceptions. Un chaos transitoire pour une réinitialisation du rapport au monde. Bien qu'elles soient éphémères, et que la réalité rattrape toujours rapidement l'individu. Et le retour à la normale est parfois brutal. En témoignent la « descente » des amateurs d'ecstasy, les larmes du sportif après le surpassement de soi, la sensation de s'arracher du siège lors d'un freinage brutal.

« *C'est de la vitesse. Tu as un peu le sentiment, quand tu conduis, comme la vision périphérique se réduit, tu as l'impression que tu n'es que dans l'instant, et tu es un peu hypnotisé par la route. J'aime bien cet espèce de lâcher-prise dans la conduite, quand tu es sur une route, enfin pas en ville, mais sur les routes de campagne ou l'autoroute, il y a un truc où tu es vraiment dans le présent.* » (Marion, 24 ans, Pau, étudiante).

³³² *Op. cit.* Jocelyn Lachance, *L'adolescence hypermoderne : le nouveau rapport au temps des jeunes*

Les stratégies d'émancipations troublent donc le ressenti. Elles invitent l'acteur à repenser sa réalité, à se concentrer exclusivement au moment. Sur l'instant, le passé et le futur sont mis de côté. Sports extrêmes, créations artistiques, vitesse, « *sister morphine et miss prozac* »³³⁴, altèrent la conscience et la réalité. La vitesse particulièrement, semble particulièrement accessible. Nombre de jeunes possèdent une voiture. Et chaque trajet peut devenir une transcendance. Une simple pression sur l'accélérateur propulse vers la fulgurance. En effet, il y a ce quelque chose de grisant dans la vitesse. Garder le contrôle devient plus difficile. La concentration est extrême. Les pensées sont mises de côté pour laisser place au pilotage. La voiture fait corps avec le conducteur, la route se fluidifie peu à peu. Les lignes blanches se fondent entre-elles. Le sifflement des pneumatiques sur l'asphalte devient de plus en plus insistant, jusqu'à en devenir assourdissant. Parce qu'elle transcende, la vitesse est un véritable matériel d'autonomie. Un moyen de s'enquérir des abstractions environnantes, comme la temporalité, ou autres injonctions. Elle est une réponse, même partielle, à la complexité du monde. Un pansement symbolique pour les tensions du quotidien. La vitesse sur les routes n'est donc pas simplement un contrôle de son allure, mais de son existence.

La vitesse n'est pas simplement un moyen de se déconnecter, d'entrer dans une autre réalité. Elle est aussi en accord avec les injonctions contemporaines. Elle est d'abord une réponse au présentisme ambiant. Aubert donne cet exemple d'une acheteuse compulsive pour préciser son propos : « *c'est parce qu'elle était totalement enfermée dans la sensation de l'instant présent, parce qu'elle ne disposait, à ce moment-là au moins, d'aucune possibilité de se projeter dans l'avenir; qu'elle ne pouvait, pour se sentir exister et combler l'intensité du manque, que fonctionner sur le mode du passage à l'acte* »³³⁵. Un sentiment d'être étriqué donc, et non nécessairement un désir de vivre au présent. L'influence de l'environnement social sur ce point est à prendre en compte. Vaincre cette forme de claustrophobie par le passage à l'acte, l'enfermement par la prise de risque. Et les nouvelles technologies promettent de rester en contact, à distance. À 8 h réunion avec un collègue strasbourgeois, à 9 h, discussion par mail avec un chercheur anglais. Un

³³⁴ Pour reprendre l'exemple d'Alain Ehrenberg, *L'individu incertain*, Paris, Calmann-Lévy, 1995, p.32

³³⁵ *Op. cit.* Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence : la société malade du temps*, p.263-264

exemple banal qui témoigne de la tentation contemporaine à l'ubiquité³³⁶. Mais sur des fondations numériques, cette tendance s'exporte dans la réalité physique : « *on veut toujours faire au plus vite, tout faire dans une journée, donc on abuse sur la vitesse, sur notre manière de conduire, on fait moins attention.* » (Justin, 20 ans, Mirepeix, concours gendarmerie). Les jeunes générations intériorisent l'accélération, au sens de Rosa. La vitesse est ainsi une stratégie pour répondre aux exigences sociales. Il faut réduire les « temps morts ». Les temps où les hommes et les femmes ne sont pas productifs. Et le déplacement — mais aussi la restauration, la discussion, la rêverie, etc. — est l'une des seules prises possibles. Parce que l'accélération est un point de contrôle sur son image, et sur soi.

ii. *L'accélération comme expression hypermoderne de la vitesse sur les routes*

Le monde moderne met en avant une nouvelle manière d'éprouver la vitesse. Au volant de leurs automobiles, les urbains du XXe siècle se lient avec le transport mécanique. La postmodernité pérennise l'intimité de l'attache entre les hommes, les femmes et la machine. La voiture et la technologie deviennent de plus en plus accessibles. Chacun et chacune ou presque s'offre dorénavant à un moment de sa vie, le luxe du déplacement personnel. *Leboncoin*, *Lacentrale*, et autre site de petites annonces proposent une offre toujours plus importante, même aux plus petites bourses. Alors, l'accès à la vitesse se popularise. Et même si le progrès technologique ne cesse de pousser l'automobile à des vitesses toujours plus fulgurante, l'enjeu n'est plus seulement à la vitesse de pointe. Pour se distinguer, apparaît une nouvelle variable : l'accélération. On le voit, les commerciaux des marques ventent des statistiques toujours plus impressionnantes de leurs voitures de série. Aussi, chaque exemplaire se décline avec son suffixe « sport », « GT » ou « turbo ». La course n'est plus à la vitesse de pointe, mais au rapport poids/puissance, au couple. En effet à de très rares exceptions, chacune des automobiles du marché dépasse aisément les 130 km/h, vitesse maximale légale en France. Alors, l'enjeu se déplace, pour conserver le désir du toujours plus et l'ivresse de la voiture. « *La tyrannie du temps réel, c'est « tout et tout de suite ».* C'est aussi la remise en cause de la chronologie, au profit d'une *nanochronologie* » précise Virilio³³⁷. Bien sûr, le postmoderne fait toujours preuve

³³⁶ Tel qu'en parle Francis Jauréguiberry in *Les branchés du portable*, Paris, Presses Universitaires de France, 2003

³³⁷ *Op. cit.* Paul Virilio, *Vitesse*, p.37

d'euphorie face aux performances de vitesse. Mais à présent, elle n'a de valeur que si elle s'associe à une accélération satisfaisante. En pratique, les ingénieurs apposent au moteur diesel — moteur robuste et fiable à haute allure et sur le long terme — un turbo, de manière à atteindre encore plus rapidement la vitesse désirée. Aujourd'hui, l'accélération bouleverse les origines de l'expérience routière. Au même titre qu'au quotidien, l'urgence sur la route arbore sa toute-puissance. L'on attend du véhicule un résultat fiable et rapide. Voici une conséquence supplémentaire du culte de l'urgence. **Sur la route, le conducteur hypermoderne précise son identité dans le culte de l'accélération.**

3. Conclusion

Vitesse, urgence, accélération, partagent des similitudes lexicales. Mais ces différentes notions s'expriment dans des dimensions plurielles. En socio-anthropologie, de manière générale, l'urgence sociale est un sentiment global, partagé, paradoxalement durable, incontrôlable. La vitesse, elle, est plus éphémère, passagère, maîtrisable. Choisir d'aller vite, d'une certaine manière, est donc le moyen, parfois, de s'affranchir du poids de l'urgence. Les deux sont pourtant indéfectibles. Le rapport à la vitesse et à l'urgence se construisent en conséquence de l'interprétation de la temporalité. Autrement dit, le rapport à la vitesse découle en partie du sentiment d'urgence. Par ailleurs, le sentiment d'urgence contemporain n'implique pas une disparition de la lenteur, seulement, elle est réactualisée, change seulement de statut, et de dimension.

IV. Une question de rythme, parlons lenteurs

1. Introduction

La vitesse n'existe que par la lenteur. Apprécier un rythme nécessite une échelle de valeurs. Et l'accélération est périssable. Les contraintes physiques du monde imposent constamment de décélérer. Pour ces raisons, la conduite automobile ne se réduit pas écraser sans cesse la pédale d'accélération. La régulation elle-même ralentit volontairement la cadence. Les feux tricolores, de panneaux de signalisation, mais aussi de virages, d'aspérités ponctuent la conduite. Alors, le conducteur doit maîtriser la décélération, au moins tout autant que l'accélération. Par ailleurs, en mécanique, les freins

ont au moins autant d'importance que les caractéristiques techniques du moteur. Parce que sans eux, la conduite automobile serait un aller sans retour. Étudier la vitesse sur les routes impose donc nécessairement une halte sur les perceptions du ralentissement.

2. *L'exemple de la marche*

Les villes sont faites de marcheurs. Elles grouillent d'interactions, de sollicitations. De curiosités, d'imprévus. Mais finalement, très peu de citadins sont disponibles à la rencontre. Très peu décident d'un temps de flânerie. Nombre de citadins se dirigent « vers ». Et l'objectif régit l'intention. Ainsi, le marcheur citadin est souvent concentré, pressé, soucieux de l'arrivée. Il y a une sorte de jugement vis-à-vis du temps perdu, non productif. Nous dit Rappaport : « *La pensée bourgeoise est porteuse d'un refus absolu du temps oisif et inutile pour la société. Si le bourgeois apparaît très largement comme un homme du temps libre — l'idéal n'est-il pas de finir rentier ? — il demeure nécessaire que cet espace de récréation soit occupé.* »³³⁸. Il existe une forme d'élitisme dans le rapport au temps. Gérer son emploi du temps témoigne en quelque sorte d'un contrôle de son existence. Et aujourd'hui, l'heure est à la vitesse. Une stratégie d'optimisation du temps. Vivre à mille à l'heure se lit ainsi comme une forme de réussite pour la jeunesse contemporaine. Arriver en retard à une soirée prétextant un manque de temps témoigne d'une existence sociale fulgurante et passionnante. Une curiosité pour celui ou celle qui pense n'avoir rien à raconter.

Une frénésie de la vitesse parfois difficile à vivre. Un sentiment de surcharge vis-à-vis du temps. Schneider, dans *La charge mentale des femmes, et celle des hommes*³³⁹ fait justement un état des lieux des considérations médicales sur les pathologies liées à la pression de la temporalité. La psychiatre en arrive à un constat alarmant : cheminant toujours plus vers une optimisation du temps au regard de l'urgence contemporaine, les hommes et les femmes à l'existence pressée se dirigent tout droit vers le *burn-out*.

³³⁸ Sylvain Rappaport, « Le temps de la vertu : vertu de la lenteur », *Revue historique*, 2002, pp.51-76, p.73

³³⁹ Aurélia Schneider, *La charge mentale des femmes, et celle des hommes*, Paris, Larousse, 2018

3. *Ralentir*

Nous-mêmes anthropologues, curieux, parfois flâneurs, sommes souvent sujets à railleries au regard de notre apparente rêverie. Mais il convient de distinguer la fainéantise désœuvrée, du *farniente*. En effet, en pleine conscience, certains font le choix du ralentissement. L'accélération n'évince pas la lenteur. Au contraire, parfois l'urgence la sublime. Certains poètes, romanciers, musiciens, cinéastes et autres artistes s'en emparent pour proposer un contrepied de cette vitesse paralysante. « *La frénésie de la vitesse, du rendement, en conclut Le Breton, appelle en réaction la volonté de ralentir, de calmer le jeu* »³⁴⁰ précise Le Breton. Certes, la vitesse est instituée, mais l'individu postmoderne, réflexif par définition, la remet en question. La lenteur devient un outil contreculturel, un acte de résistance, une opposition. « *Ici, l'idée n'est pas de s'arrêter, mais de s'affranchir de la dépendance à la vitesse, et de « reprendre le contrôle de l'existence* »³⁴¹ écrit l'essayiste Carl Honoré. La lenteur est donc l'une de ces stratégies pour reprendre le statut d'acteur, en opposition au sujet, vis-à-vis de la vitesse. Mais ralentir l'allure est un défi complexe. La lenteur est en effet une contre-épreuve de ces mondes contemporains ultras rapides. De ces existences habituées à l'urgence. Elle est une confrontation à de nouvelles formes de sensibilités seulement réservée à l'existence lente. Elle est un changement d'ambiance.

4. *Stratégies de ralentissement volontaires*

Le monde offre tout un ensemble de stratégies pour ralentir. Certains ralentissent les repas³⁴², d'autres les relations sexuelles³⁴³. La vitesse propose une double lecture. Dans le chapitre 4, nous écrivions son lien avec le contexte global ; dans le sport, la vitesse est au service du culte de la performance. Mais il existe aussi des moyens de mobilisation du corps très contemporains en France et en général importé d'autres cultures, valorisant la lenteur. Le Yoga en est un bel exemple :

³⁴⁰ David Le Breton, *Marcher : éloge des chemins et de la lenteur*, Paris, Métailié, 2012, p.47

³⁴¹ Carl Honoré, *Éloge de la lenteur*, Paris, Marabout, 2007, p.26

³⁴² Nottament avec le mouvement « Slow food », notamment instigué par le sociologue, journaliste et critique gastronomique Carlo Petrini, largement évoqué in François Ascher, *Le mangeur hypermoderne*, Paris, Odile Jacob, 2005

³⁴³ Cf. tantrisme.

« Cette lenteur vécue, expérimentée, savourée sur le tapis de yoga, nous offre les fruits de la pratique, même si nous ne les recherchons pas : entre autres, la persévérance et la patience. Après chaque posture répétée, tenue dans une durée précise — proposée par l’enseignant ou par nous-même —, il vient un temps d’observation où les sensations peuvent émerger, se faire jour, où nous nous mettons à l’écoute de notre corps. S’il y a une accélération du rythme cardiaque et du souffle, nous sommes allés trop loin : un effort trop grand à « vouloir faire » la posture au détriment de la fluidité et de l’aisance. De même, rester en deçà de nos possibilités — la vigilance nous le signale, car elle s’amenuise, voire disparaît au profit de quelques rêveries insondables — nous entraîne à un laisser-aller qui n’a rien à voir avec le lâcher-prise... C’est peut-être là, à ce moment précis, que le yoga prend toute sa dimension : nous sommes disponibles à ce qui est, sans jugement, juste dans l’accueil et la vigilance. »³⁴⁴

Les adeptes du Yoga, Tai Chi, gymnastique sensorielle ne sont pas dans la passivité. Le choix de ralentir est plutôt une forme de ressource contre-institutionnelle de ce culte de l’urgence. Très complexe donc, puisque l’activité implique de se décentrer de l’urgence ambiante. David Le Breton, lui, opte pour la marche.

« Anachronique dans le monde contemporain, qui privilégie la vitesse, l’utilité, le rendement, l’efficacité, la marche est un acte de résistance privilégiant la lenteur, la disponibilité, la conversation, le silence, la curiosité, l’amitié, l’inutile, autant de valeurs résolument opposées aux sensibilités néolibérales qui conditionnent désormais nos vies. »³⁴⁵

La marche rappelle à la liberté, à l’autonomie suggérée par la flânerie. Une forme de résonance directe avec l’environnement. Elle apporte une précision subjective sur un monde ouvert et à portée de tous. Et la lenteur propose une osmose avec l’environnement. Choisir son rythme c’est reprendre le contrôle. Et dans la lenteur, c’est un retour à l’élémentaire, à la passivité du monde vis-à-vis de la frénésie des hommes et des femmes. La lenteur valorise aussi l’arrêt. Prendre une photographie, s’imprégner puis repartir. Remarquer les traces de ce qui vit et a vécu, s’imaginer le passé et songer au futur. Faire face au monde, et l’apprécier lentement. Une valorisation de la lenteur que l’on retrouve

³⁴⁴ François Gaulme, « A nos lenteurs ! », *Études*, 2005, pp.231-243, p.236

³⁴⁵ *Op. cit.* David Le Breton, *Marcher : éloge des chemins et de la lenteur* p. 17

beaucoup dans la littérature asiatique comme par exemple ce très bel ouvrage de l'écrivaine sino-canadienne Ying Chen, *La lenteur des montagnes*³⁴⁶. Un rappel à l'essentiel dans un contexte où l'image règne sur le monde.

5. *Cruiser*

Il existe tant de stratégie de ralentissement que d'individualités. Sur la route aussi, certains ralentissent volontairement l'allure. Pourtant au volant de puissants bolides, ils choisissent de rouler lentement. Cette pratique est beaucoup plus en vogue chez certains motards. Particulièrement ceux, pareil à des essaims, qui arpentent les routes au guidon de leurs grosses cylindrées américaines. Eux, se languissent de l'athlétique bourdonnement des *Harley Davidson*, et transportent avec eux l'image d'interminables routes américaines. En auto aussi ils existent. Au volant de gros 4x4, ou bien d'anciennes grosses cylindrées, bref, d'autos lourdes, mais puissantes. Les gros moteurs s'apprécient aussi en sous régime. Ils ronflent et feignent l'endormissement. Pourtant, ils en ont en réserve. Parfois sujets de critiques, ces « *slow riders* » revendiquent leur manière de rouler. Les pilotes eux, disent *cruiser*. Ce terme emprunté à l'anglais signifie dans notre contexte rouler volontairement à une allure lente. Ils invoquent la communion avec le paysage. Ils se l'approprient³⁴⁷. Ils « prennent le temps » d'admirer au-delà de conduire. De s'égarer au-delà d'arriver. De rêver plus que de calculer. Cette forme de flânerie automobile donc, n'est parfois pas une crainte de la vitesse, mais paradoxalement un moyen de se réapproprier sa vitesse.

6. *Le choix de l'itinéraire*

Nombre de jeunes de notre enquête disent préférer la route à l'autoroute. « *Dans le sens où tu n'es pas en omniprésence de vitesse, tu peux t'arrêter quand tu veux, a priori, si tu es sur une route, tu as des chances de passer de villages en villages, ce genre de truc. C'est un aspect plus touristique. Moi, ça me fait penser à quelque chose de plus détendu* » (Maxence, 25 ans, Strasbourg, barman) ; « *J'aime bien les petites routes de*

³⁴⁶ Ying Chen, *La lenteur des montagnes*, Montréal, Boréal, 2014

³⁴⁷ Thierry Paquot théorise justement ces manières très intimes de s'approprier le paysage in *Le paysage*, Paris, La Découverte, 2016. Plus largement, de cette subjectivité mais grande intensité du rapport à l'environnant.

campagne. Le cadre est sympa, c'est joli à regarder. Et en même temps tu n'es pas concentré à fond sur ton truc » (Marion, 24 ans, Pau, étudiante).

Mettons ici de côté les raisons financières. Les jeunes générations adhèrent en grande majorité davantage à la sinuosité plutôt que la linéarité. À la lenteur plutôt que la rapidité. Pour certains, en campagne, l'attention est moins à la technique de conduite qu'à l'appréciation des alentours. Prendre le temps d'entrouvrir la fenêtre et de sentir le monde. De s'extraire de la cabine que propose l'autoroute pour ressentir les suspensions, les pneumatiques, le châssis. L'irrégularité de l'asphalte agace parfois, mais fait partie de l'expérience. Les ronds-points croisements. La découverte d'une région ne se fait pas sur l'autoroute. Les panneaux indiquent les spécialités, mais ils ne promettent pas d'y goûter. L'autoroute informe le conducteur qu'il est dans la région du bon vin. La route propose de s'arrêter s'enivrer. En campagne, l'arrêt est à portée de tous. Le tracé se décide sur le moment et l'on coupe volontiers le contact pour observer le paysage.

Mais l'argument du temps de trajet revient souvent au galop. Sur ce point il est vrai, l'autoroute surpasse pour l'instant encore la route. Pour cette raison, les automobilistes se plaignent des fréquents travaux autoroutiers qui freinent l'allure. Ils paient la vitesse. Mais la précarité ne justifie pas toujours le choix de la route. Les nationales ou départementales sont bien plus en accord avec l'hétérogénéité du monde. Moins aseptisée, ouvertes à l'*alea*. Au détour d'une route, se trouve parfois une fête, une brocante, une manifestation, un groupe de chèvre ou de vache, un tracteur, un groupe de cycliste. Bref, l'infinie proposition du monde.

7. Conclusion : valorisation de la vitesse et représentation négative de la lenteur

Pour certains la décélération est vue d'un mauvais œil. Certains la critiquent, et les autorités la sanctionnent. Selon l'article R413-19 du Code de la route :

Aucun conducteur ne doit gêner la marche normale des autres véhicules en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite. En particulier sur autoroute, lorsque la circulation est fluide et que les conditions atmosphériques permettent une visibilité et une adhérence suffisantes, les

conducteurs utilisant la voie la plus à gauche ne peuvent circuler à une vitesse inférieure à 80 km/h.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

La lecture de l'article laisse à penser. La définition manque assurément de clarté. À partir de quel point la visibilité et l'adhérence sont-elles suffisantes ? Qu'en est-il de ces voitures sans permis qui dépassent rarement les 60 km/h ? Sur ces considérations profondément subjectives et imprécises, le seuil de tolérance reste très élevé et l'on recense assez peu d'infractions à ce sujet. Mais pour certains la sanction se justifie. Un problème soulevé en Grande-Bretagne selon l'« Alliance of British Drivers ». Les jeunes générations ont aussi leur avis sur la question :

*« Je le vois sur l'autoroute, quand il y a des gens qui roulent à peine 70 sur l'autoroute, on est tous censé rouler à la même vitesse, et pas de bouchon, des trucs comme ça, donc ouais. **Pourquoi est-ce que c'est dangereux ?** Je me suis toujours dit qu'il fallait rouler à la vitesse et pas en dessous... je ne sais pas.... dans ma tête, rouler moins vite c'est dangereux. »* (Raihane, 22 ans, Bayonne, étudiante)

La lenteur n'est pas gage de sécurité. Dans certains cas, elle est aussi une mise en danger. Et même à l'arrêt, les voitures doivent entrer dans ces cases, au risque d'une contravention pour mauvais stationnement.

V. Pour une définition anthropologique de la vitesse sur les routes

1. Vitesse choisie, vitesse subie

i. Choisir : vers le fantasme de l'Allemagne

En tant que problématique éminemment anthropologique, l'appréciation de la vitesse varie selon qu'elle soit choisie, ou subie. Ainsi, une modification de *son* allure est perçue plus négativement lorsqu'elle imposée. À ce propos, il y a peu, les autorités publiques

décident d'abaisser la limitation de vitesse sur les routes. De 90 km/h, la limite légale sur route est dorénavant de 80 km/h. Immédiatement, le changement suscite de vives réactions chez les conducteurs.

« Avec le passage à 80 km/h, je me suis rendu compte peut-être de ce qu'était la vitesse en perdant 10 km/h sur les mêmes routes où on allait plus vite d'habitude. Uniquement perdre 10 km/h, j'avais directement l'impression de traîner, alors que ce n'est que 10 km/h. Alors que quand on va 10 km/h plus vite, on n'a pas l'impression d'aller beaucoup plus vite. Il doit y avoir un ressort psychologique à mon avis. Parce que le passage à 80 on était obligé, et qu'il est plus facile d'émettre une critique, je pense alors que si tu décides tout seul de rouler à 40 au lieu de 50, à mon avis, tu ressens moins la perte de vitesse. Je sais que ça passe très bien dans d'autres pays, en Allemagne par exemple, où il n'y a pas de limitations sur les autoroutes, là il y a une autorégulation des conducteurs qui se fait. » (Thomas, 26 ans, Pau, employé).

Thomas lui, met en avant la variable du choix. Il subit le changement. Ce n'est pas tant de baisser la limitation qui le dérange, mais le sentiment d'être contraint. Pour lui, le système de certaines autoroutes allemandes donne à penser. Elles proposent un système de cohésion sociale assez inédit. Nulle prohibition. Aucun risque d'amende. Les conducteurs décident de leur vitesse sans crainte du radar. À Strasbourg, certains passionnés n'hésitent pas à passer la frontière pour se payer un « trip ». Ils se rendent volontairement outre-Rhin pour profiter en toute impunité des performances de leur auto : *« en Allemagne quand ce n'est pas limité, je me mets à gauche et c'est parti, qu'il y ait du monde ou pas, parce que je sais que ça roule aussi comme ça. Du coup, je fais confiance aux autres conducteurs et je me laisse porter. »* (Sarah, 24 ans, Strasbourg, cuisinière). Ici, la jeune femme n'aborde pas le sentiment de vitesse. Non, elle fait référence à la cohésion. Comme on se laisse parfois porter par une musique, elle se prend au jeu et s'éprend pour le flux. Certes à des vitesses fulgurantes, mais toujours accompagnée des autres. Un sentiment positivement perçu. Pour d'autres, leurs autos ne suffisent pas. Ils louent de puissantes berlines pour vivre l'expérience « autobahn ». Pour cette raison, l'Allemagne est un fantasme pour énormément de jeunes que nous avons rencontrés. Particulièrement dans le sud-ouest de la France. À ce propos, un jeune fait part d'une réflexion intéressante : *« c'est quand les gens font ce qu'ils veulent, et ont la limitation qu'ils s'autorisent eux, ils se sentent en sécurité, et mettent en sécurité les*

autres. » (Gabriel, 20 ans, Tarbes, employé). Le choix aurait ici la vertu de diminuer les risques. Mais ceci est valable dans les deux sens, dans la lenteur et la vitesse excessive. Le choix éloigne du danger, contre la surprise. Le choix de l'allure met en confiance. Réflexion faite, précisons davantage ce désir souvent exprimé de passer la frontière. Deux facteurs alimentent particulièrement la rêverie de l'Allemagne.

D'une part, il existe une croyance populaire. Malgré l'absence de limitation, les routes allemandes seraient moins dangereuses que les routes françaises. Et si les chiffres confirment cette tendance³⁴⁸, il serait hâtif de penser une cause à effet entre la variable « morts sur la route » et « vitesse illimitée ». Ici réside une des limites de l'interprétation quantitative. Certes, moins de décès sont à constater sur les routes allemandes. Pour autant aucune étude précise ne présume le lien entre ce nombre de décès et la régulation de vitesse sur les autoroutes allemandes. D'autre part, les jeunes connaissent assez peu la législation. Certains s'imaginent un territoire entier sans limitation. D'autres ne savent pas trop. En réalité, certaines portions seulement sont illimitées. Et bien qu'extrêmement controversée pour des raisons écologiques et sanitaires, les politiques outre-Rhin conservent pour l'instant la si fantasmée autoroute illimitée. Mais gare aux comparaisons. Il faut bien comprendre qu'un mouvement social est le résultat de tout un ensemble de facteurs sociohistoriques. Assurément donc, — excusez l'auteur de cette sophistique — les conducteurs français réagiraient différemment à l'abolition des limitations de vitesse que les conducteurs allemands.

Quoi qu'il en soit, le choix de *sa* vitesse est un facteur important dans la définition que donnent les jeunes de l'allure sur les routes. Et la plupart des publicitaires s'accordent à penser la vitesse comme principal argument de vente. Les autos sont souvent présentées dans des décors somptueux, mobilisant l'imaginaire de la liberté. Les voitures foncent sur le bitume, dans des étendues sauvages ou en ville. La publicité sublime la machine dans sa fonction la plus élémentaire : l'aller vite.

Les conducteurs entre eux mettent en place des techniques pour échapper à la contrainte. Les appels de phares par exemple, préviennent d'un éminent contrôle de police. Sur les réseaux, certains préviennent aussi leurs « amis » de la présence des forces

³⁴⁸ *Op. cit.* Observatoire national interministériel de la sécurité routière, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, p.34

de l'ordre. Certains vandalisent les radars fixes. Et les technologies proposent des logiciels légaux, comme *Coyote*, pour prévenir des contrôles en temps réel. *Waze* est quant à elle une application communautaire. Elle fait appel à la solidarité des conducteurs pour pointer les contrôles, les radars, les événements sur la route susceptible d'entraver à la liberté de rouler. Bref, nous le voyons, un ensemble de technique pour déroger aux régulations et prévenir du risque. Une liberté au volant assurément vivifiée par le choix de la vitesse empruntée.

ii. *Subir l'allure*

La grande majorité des jeunes ressentent la limitation comme un poids. Parfois, nous l'avons vu, la jeunesse se sent contrainte. Pour certains, la lenteur est négativement vécue. Mais d'un autre côté, certains confessent une certaine crainte vis-à-vis de la vitesse.

« Un truc que je redoute pas mal dans les grandes villes, c'est l'insertion sur les périphs. Que ce soit Rennes, j'avais l'habitude de Saint-Étienne, chez moi, c'est horrible, les gens vont hyper vite, tu es obligé d'aller vite pour t'insérer, tu ne peux pas y aller doucement, être vraiment prudent, ça me stresse pas mal. J'ai déjà vu mon frère, moi ça ne m'est jamais arrivé, qui a dû s'arrêter sur les bandes d'insertion parce qu'il n'a pas pu passer. Et c'est le genre de truc qui me stresserait énormément parce que pour repartir après, il faut y aller. J'ai horreur de ça. Les voies d'insertion, ça me stresse. Sinon, quand il y a énormément de monde sur l'autoroute aussi. En gros, quand il y a beaucoup de monde et que ça va vite. » (Tiffène, 22 ans, Strasbourg, étudiante).

Parfois, le jeune est « pris dans le flux ». Il se sent oppressé, forcé à rouler. En effet sur autoroute ou périphérique, l'arrêt n'est pas souhaité. Il convient de garantir l'allure pour ne pas mettre en danger les autres usagers de la route. Au détriment de ceux qui apprennent, ou font part d'un malaise vis-à-vis de l'intensité du trafic. Mais le rapport aux autres n'est pas l'unique moyen de subir la vitesse en voiture. Le *GoFast* par exemple est une technique de conduite destinée à acheminer la drogue le plus rapidement possible d'un point à un autre. Pour ce faire, le cortège est organisé. Une première voiture ouvre la route, tandis qu'une autre la ferme. La voiture centrale transporte la marchandise. Pour des raisons légales évidentes, l'objectif est d'atteindre la destination le plus rapidement possible. Alors les *GoFast* évoluent sur la voie de gauche, largement au-dessus des

limitations légales. Ici, la vitesse est subie. Elle est une obligation liée à l'activité. Même si les pilotes sont parfois grisés, elle est une obligation. Cet exemple est somme toute exceptionnel. Mais tous les jours, les conducteurs font face à des moments de soumission à la vitesse. Pour aller au travail par exemple. Il convient d'arriver à l'heure, de calculer son temps de trajet. De rattraper le retard des bouchons en accélérant davantage sur des routes plus dégagées. Bref, il existe de nombreuses situations dans lesquelles la vitesse n'est pas un choix.

« Je sais que parfois, quand quelqu'un allait trop vite, ça me faisait même une sensation, comme si j'étais dans un manège, comme si je suis dans un manège à sensation. Je me dis que dans un manège, j'aime bien avoir cette sensation parce que je sais que je suis en sécurité et là non. Dans un manège c'est mécanique, c'est réglé. Là, c'est une personne qui gère, si elle fait un faux pas, c'est foutu. » (Chloé, 22 ans, Nordhouse, étudiante)

Dans certains cas, émane de la vitesse une sensation particulière de ne pas se sentir en sécurité. La machine est toujours imparfaite, elle-même soumise à l'erreur du technicien. Et le conducteur, sous l'emprise de produits altérant son état de conscience ou simplement inattentif, risque chaque instant non seulement sa vie, mais aussi celle des autres.

2. *Qualifier la vitesse*

i. *Calculer la vitesse*

La vitesse se calcule selon un paradigme particulier. Son unité de mesure prend en compte la distance et le temps. Mais l'usage conjoint de représentation géographique et temporelle pour définir la vitesse soulève une réelle contradiction : l'on s'essaie à une représentation concrète pour une variable abstraite. Mais de plus en plus, avec les nouvelles technologies, la distance s'évalue en durée : 28 minutes, avec 4 minutes de retard dû aux bouchons affiche en gras le GPS de notre téléphone. Bref, la vitesse est un concept mobilisé quotidiennement, mais d'une grande complexité. Il est donc de l'intérêt du sociologue de s'intéresser aux perceptions subjectives d'une telle variable.

La perception de la vitesse est soumise à un paradoxe. Sur l'autoroute, nous informe Tiffany (23 ans, Strasbourg, étudiante) : *« On a l'impression de ne pas avancer, parce*

que c'est toujours la même chose. », et bien que le compteur de vitesse affiche un chiffre plus élevé, « ce sont tout le temps des lignes droites avec le béton qui est toujours pareil, même le décor autour, ce sont tout le temps des arbres, on n'a pas l'impression d'avancer énormément. ». Cette contradiction met en avant la distance entre la vitesse ressentie, et la tentation de quantifier la vitesse. En réalité, les jeunes s'appliquent à définir leurs vitesses vis-à-vis du risque, lui-même subjectivement éprouvé, comme le mentionne à de nombreuses reprises Le Breton dans ses ouvrages. Autrement dit, le sens qu'ils accordent à la vitesse sur les routes dépend, entre autres, du danger encouru. La limitation se légitime donc par un désir de prévention du risque.

« Elles sont là pour une raison. C'est comme le Code de la route. Si on nous dit de rouler à une certaine vitesse c'est parce que derrière, il y a des questions de sécurité, peut-être d'écologie, ça a été réfléchi. Oui c'est relou de rouler à 30 km/h dans certaines zones, mais c'est parce qu'il y a des piétons qui peuvent débouler, des cyclistes. Je me verrais mal rouler plus vite, et puis c'est pour ne pas prendre de risque aussi pour toi. [...] Dans les zones où il y a les lotissements, où il y a vraiment beaucoup de maisons, que ce soit une zone 30, pour moi c'est normal, parce que le temps de réaction est de deux secondes, du coup, s'il y a choc, ce qui n'arrive pas vraiment souvent, mais s'il y a choc avec quelqu'un en face, même 50 km/h, qui n'est que 20 km/h au-dessus, il y a déjà une autre différence. Les 90 km/h sur les périphériques, c'est pour fluidifier le trafic. En fait, ce sont des choses, je m'en fiche, on me dit de rouler à cette vitesse, je roule à cette vitesse, même si ça va moins vite, même s'il faut ralentir, c'est un truc qui ne me dérange pas. » (Tiffany, 23 ans, Strasbourg, étudiante) ; « ça permet quand même de délimiter un cadre. Je pense aux limitations de vitesse qui sont nécessaires. Récemment, je discutais avec un ami des routes qui passent à 80 km/h. Lui me disait que ça l'embêtait, et moi je me suis dit « c'est d'après des études, si ça a été prouvé que la vitesse permet de réduire des accidents, pourquoi pas ». Je trouve que c'est un peu absurde de penser que c'est juste pour embêter les conducteurs. Finalement, ce n'est pas grand-chose, 10 km/h en dessous, ça ne change pas grand-chose. Après, il faut prévoir le temps, etc. Ce ne sont pas des mesures énormes non plus. Personnellement, je n'aime pas rouler vite, même sur autoroute parce que crainte du danger, je suis assez sensibilisée aux accidents. Tu entends partout que plus la vitesse est élevée, plus le risque d'accident est élevé. [...] Aujourd'hui, c'est complètement prouvé, donc ce serait absurde de ne pas faire attention,

de ne pas limiter la vitesse alors que c'est quand même un risque élevé de gravité d'accidents » (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante).

Il y a donc le risque écologique, le risque d'accident, le risque d'embouteillages, etc. bref, une multitude de raisons préventives qui justifient les limitations. Pourtant, nombreux sont les sceptiques quant aux règles en place :

« Mais entre 30 km/h et 50 km/h, je ne sais pas. Je suis un petit peu plus sceptique là-dessus, mais bon. Du coup, je me demande dans quel intérêt ça a été fait de limiter les routes en ville à 30 km/h. Est-ce que ça crée vraiment une différence ? Je ne sais pas » (Sophie, 23 ans, Strasbourg, étudiante) ; « Je ne sais pas, parce que là, ils viennent de changer la limitation à 80 km/h. Il y avait déjà eu un changement dans les années 90, où ils avaient augmenté, donc je ne sais pas si c'est vraiment justifié. Pourquoi ils changent les limitations de vitesse ? 90, ça me paraît bien sur route, 50, c'est pas mal, ça pourrait être moins. [...] Je serais plus partisan, comme en Allemagne, d'avoir des autoroutes sans limitation de vitesse. C'est juste une question d'attention des autres utilisateurs, des autres conducteurs. Et on peut avoir une conduite rapide, il suffit juste d'être attentionné. Faire une limite à 130, c'est uniquement à cause des conducteurs. Au moins, avoir un minimum. Quand je prends l'exemple de l'autoroute, ceux qui iraient le plus lentement, ils iraient à droite, et ceux qui iraient plus vite, à gauche. Comme ça ce serait bien. » (Jean, 22 ans, Strasbourg, étudiant) ; « Oui, si elles sont là, ce n'est pas pour rien. Après, par exemple, le passage à 80, ça je ne comprends pas. Je pense que comme ils nous ont expliqué, c'est une distance de freinage et tout ça, ça je n'en doute pas, mais ça fait des années qu'on est à 90, je ne pense pas que ça a réduit le taux de mort sur les routes de 100 %, je veux dire des morts il y en aura toujours, des gens qui sont un peu fous de la route, il y en aura toujours, ce n'est pas parce qu'on descend de 10 km/h que ça changera grand-chose. » (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale).

Le bilan sur la quantification est mitigé. Les jeunes générations se méfient des limites. Ils s'y conforment par obligation, mais ne sont pas contre une révision du système. Certes, par prévention, ils ne remettent pas en question l'existence d'une limite. Mais le chiffre (130 km/h sur autoroute, 80 km/h sur route, etc.) leur paraît parfois arbitraire. Parce que

la limite de vitesse est ambivalente nous dit Clarke³⁴⁹, et non “*a natural moral imperative*”. En effet, la conduite automobile est antinomique. Elle définit un ensemble variable émotionnelle (le plaisir de conduire, la crainte de la route, etc.), vis-à-vis de limitations quantitatives. Par souci d’objectivation, elle chiffre des sensations tout à fait subjectives. Raison pour laquelle les jeunes sont mitigés vis-à-vis des limitations. Ils ont toujours un avis, mais peinent à se prononcer sur la question de la légitimité des nouvelles procédures. Henri Bergson³⁵⁰, philosophe de l’émotionnel, fait comprendre au lecteur au cours de son œuvre et dès 1889 l’importance de la variable qualitative — notamment le concept de « durée ». Naturellement, ses travaux laissent à penser l’incohérence sociale d’exprimer de manière quantitative variable émotionnelle.

Pourtant, les entretiens révèlent un intérêt dans la mise en place de limitations. « *Je trouve déjà que plus de 20 km/h au-dessus de la limite, c’est l’excès. Je pense de suite à l’amende qu’on peut avoir, et aux points qu’ils vont nous retirer.* » (Chloé, 22 ans, Nordhouse, étudiante). Pour certains, le chiffre trouve son utilité dans la définition de l’excès. Il pose lisiblement une limite à ne pas franchir. L’aiguille du compteur fait office de référent. Ici, le jeune délègue la définition du seuil aux politiques de la route. La sanction reste une institution anthropologiquement nécessaire. Elle est une manière d’apporter précision sur la définition collective de l’excès. À ce titre, les discours révèlent toujours cette tendance à se référer au chiffre, si ce n’est plus une distance c’est un temps, etc.

3. *Conclusion*

L’on entend ici deux manières de se représenter la vitesse au volant. Deux sentiments précis, anthropologiques. D’une part, la perception positive du phénomène. **Un comportement choisi dans lequel l’individu est acteur de sa vitesse.** D’autre part, ce sentiment de contrainte vis-à-vis du mouvement. Une impression d’enfermement, d’une situation dont on ne peut s’extraire. **Un moment désagréable, subit, dans lequel l’individu est sujet de sa vitesse.**

³⁴⁹ Ronald V. Clarke, « The distribution of deviance and exceeding the speed limit », *The british journal of criminology*, 1996, pp.169-181 p.177

³⁵⁰ Déjà *in op. cit.* Henri Bergson, *Essai sur les données immédiates de la conscience*

Ensuite, l'enquête conclut de cette difficulté de définir une limite au regard de la dislocation du temps et de l'espace dans la définition de la vitesse. Déjà Rosa, dans l'accélération sociale, pointe cette difficulté. Un paradoxe que l'on retrouve dans les discours des jeunes.

VI. Vers une anthropologie des ambiances

1. Introduction

Ce travail l'a souvent abordé. L'ambiance s'est en effet imposée dès les premières réflexions sur le sujet. La voiture est l'un de ces mondes où l'on crée et l'on partage une atmosphère. Finalement, ce concept est un des fils rouges de cette thèse. L'ambiance s'impose, dès la naissance. Elle sollicite tous les sens. À l'instar de Rosa³⁵¹, les hommes et les femmes sont en effet constamment en résonance avec les autres et les choses. Et malgré l'omniscience de l'ambiance, très peu ont pensé le sujet. Mais depuis peu, les réflexions sur l'environnement et ses influences sur les significations surgissent au sein de la communauté scientifique. Pour cette raison, il convient de préciser les caractéristiques de cette sociologie émergente.

2. Qu'est-ce qu'une ambiance ?

Pourquoi préférer une rue à une autre, un quartier à un autre, ou tout simplement, un endroit à un autre ? Le choix d'une ambiance est incertain et fascinant. Il résulte de la complexité de la confrontation au monde. Chaque instant, les hommes et les femmes font face à l'autre, aux objets, à la nature et à l'architecture. Et l'avis sur un endroit est le fruit de l'interprétation des perceptions sur le moment. Ainsi chacun s'adonne constamment et pleinement, pour un instant, à notre univers de significations. Nous ressentons cet environnement qui nous transperce. À défaut de nature, l'acteur urbain occidental se complait dans ses rues et ses routes, ses trottoirs, ses places, en bref, ses lieux. Il est constamment en quête sensible. Alors, le choix d'une marche, d'un trajet en auto, d'une fête n'est jamais anodin. L'existence est une proposition de chaque instant. Une promesse

³⁵¹ Hartmut Rosa, *Résonance : une sociologie de la relation au monde*, Paris, la Découverte, 2018

de s'immerger dans une ambiance particulière. « *L'individu ne prend conscience de soi qu'à travers le sentir dit Le Breton, il éprouve son existence par les résonances sensorielles et perceptives qui ne cessent de le traverser* »³⁵². Percevoir, c'est transformer un monde inconnu potentiellement angoissant, en un espace intelligible. Une clarification parfois éblouissante, mais nécessaire pour la construction de soi. L'ambiance est une manière quasi érotique d'apprécier le monde. Il nous enlace comme nous embrassons un autre homme ou une autre femme pour la première fois. L'espace de quelques secondes qui paraissent éternelles, la découverte de l'environnement transforme l'inconnu en familier.

L'ambiance³⁵³, tel qu'en parle Thibaud, cette aura éphémère et impalpable, assaisonne le quotidien. Elle est absolument inhérente à la construction et la perception de soi. Sans doute parce qu'elle suit le rythme de notre rapport à l'autre et à nous-mêmes, au vivant et au mort, au saisissable et à l'insaisissable. Parce qu'elle « *constitue nous dit Jean Paul Thibaud, la basse continue du monde sensible, la toile de fond à partir de laquelle s'actualisent nos perceptions et nos sensations* »³⁵⁴. L'ambiance nous entoure et nous suit, nous prévient d'une situation de mise en péril. Elle nous fait fuir d'une situation désagréable, ou, au contraire, nous immerge totalement dans l'extase d'un intense bien-être. L'acteur et son ambiance sont indissociables. Les messages suggérés par l'environnement, sont ainsi pour partie, constitutifs du soi social et intime, subjectif et singulier. Dynamique et instable, l'appréciation du réel relève d'une interprétation d'une sorte de co-présence. De la cohabitation de soi et de l'environnement. Cette interdépendance avec le monde fabrique les avis, et stimule pour partie la particularité, l'originalité et l'étrangeté de chacun. Certes, lors d'une soirée à thème, d'un carnaval ou d'un festival, les artifices et des tromperies promettent de stimuler les ambiances. Cependant, l'interprétation subjective reste toujours en nous et pour nous. Elle varie plus ou moins, de ce qu'on nous invite à nous représenter. Les nuances, les détails, les tensions et détails sont de ce fait, absolument fondamentaux dans une sociologie des ambiances. Et jamais, les éléments ne peuvent être dissociés. Il paraît évident qu'une odeur ne peut être dissociée de celui qui la ressent, puisqu'il demeure, jusqu'à vérification, le seul

³⁵² David Le Breton, *La saveur du monde : une anthropologie des sens*, Paris, Éditions Métailié, 2006, p.13

³⁵³ Nous nous appuyons ici, sur le texte de Jean-Paul Thibaud, « Petite archéologie de la notion d'ambiance », *Communications*, 2012, pp.155-174

³⁵⁴ *Ibid.* p.155

maître de la vérité pour la description de cette odeur. L'ambiance, doit, en effet s'appréhender tel un ensemble, un tout signifiant, en discussion sur l'instant avec l'imaginaire, les sensations et les perceptions.

Nous partons donc du postulat que l'ambiance a une emprise sur l'expérience de la conduite, sur le sens accordé à la vitesse sur les routes. Il existe pour chacun, une ambiance du mouvement, mais en voiture elle est sollicitée en permanence puisque la caractéristique principale de l'automobile est justement la mobilité.

3. *Ambiance et automobile*

Lorsque le groupe de musique électronique Kraftwerk interprète *Autobahn*³⁵⁵ en 1974, ils expriment ce psychédélisme de la vitesse. Presque 23 minutes de voyage où l'auditeur ressent les accélérations, les transcendances, les décélérations. Une expérience sinusoïdale, au regard des irrégularités de la route. La chanson transporte sur ces autoroutes allemandes, justement tant fantasmées. Ce n'est pas une simple ode à la vitesse, à l'autoroute que représente la chanson, mais bien un désir de partage d'ambiance, pour une osmose autour de l'objet-support, qui finit, au fil des notes, par être oublié. Le temps de quelques notes, la route est sublimée. L'on assiste à la fabrication d'une solidarité éphémère de l'acteur et son environnement où l'objet automobile est fondamental, mais satellitaire, décentré. Ici, l'objectif n'est ni dans la prévention, ni dans l'incitation. Seulement ce désir de partager cette ambiance si particulière qu'est la route. Ainsi, le choix de s'immerger dans une ambiance, de prendre une route plutôt qu'une autre par exemple, fait directement appel à nos sens, nos sensations les plus intimes. L'ambiance nous fait embrasser le monde qui nous entoure. Elle ponctue les heures, les jours, les mois. Bien évidemment, l'ambiance est subjectivement perçue : sa diversité est aussi complexe que le temps qui passe, et que la singularité de chaque individu. Cependant, quoi qu'il advienne, elle est toujours le résultat d'une construction sur l'instant, d'une osmose de soi, du lieu et du temps.

4. *Générer une ambiance*

³⁵⁵ Kraftwerk, « Autobahn », *Autobahn*, 1974

Une piste intéressante pour aborder l'ambiance dans le contexte de la route consiste à porter attention à la perception que se fait le conducteur du trajet, particulièrement lorsqu'il est accompagné. Plus tôt ce travail, la réflexion s'orientait sur les rites de puissance, de conduite, de transgression, mais les mobilités partagées regorgent d'autres pistes pour comprendre les comportements juvéniles sur la route : *si je leur montre que je prends trop de vitesse ou autre, ça va les mettre mal à l'aise et j'ai pas du tout envie. Quand la personne monte avec moi, je veux qu'elle soit tranquille, qu'elle soit détendue, qu'on rigole, qu'on fasse des blagues. Voilà, je n'ai pas envie qu'elle se mette mal à l'aise.* (Marvin, 19 ans, Gérons, coiffeur). Lorsqu'un rite de puissance n'est pas en cours, le conducteur porte attention au bien-être de l'autre dans son auto. Il peut être au contraire être portée une attention au bien-être de l'autre dans son auto. Ceci signifie qu'au préalable, le conducteur sait qu'il influe sur l'environnement dans son habitacle.

Il existe mille manières d'influer sur son ambiance. En voiture, la manière la plus explicite est probablement l'autoradio. L'outil se généralise au courant des années 1990, et bouleverse presque du tout au tout l'expérience automobile. Autrefois sujet au vrombissement du moteur et des mécaniques, l'habitacle est de plus en plus isolé. L'automobile devient alors un espace de cocooning précise Bijsterveld³⁵⁶. Un espace de rupture, d'isolement sensoriel. Choisir un disque, une station de radio, ou bien de couper le son précise le moment, et influe donc énormément sur la perception du trajet. Plus encore, la musique affecte le comportement au volant.

Ce qui marche énormément pour moi c'est la musique, j'ai tendance à écouter de la musique plutôt énervée, et quand je vois que ma conduite est accordée à la musique, je me dis « il faut que tu sois en désaccord ». Des fois la musique est un petit peu rapide petit peu énervé, tu as tendance à mettre des coups de frein un peu violents d'accélérer facilement, et quand tu t'en compte, tu te dis « là tu te laisses entraîner par la musique, profite de la musique OK, mais ce n'est pas pour autant que tu dois copier le rythme de la double pédale au changement de vitesse » (Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale).

Pour ce jeune, il est clair que les accords rythment ses mouvements. Sur fond d'une ambiance qu'il a lui-même choisi, il modifie indirectement sa conduite, et accélère, quitte

³⁵⁶ Karin Bijsterveld, "Acoustic Cocooning: How the Car became a Place to Unwind", *The Senses and Society*, 2010, pp.189-211

à se mettre en danger. « *Parce que vu que la musique est entraînant ben ça me donne envie d'aller plus vite de prendre des risques.* » (Hélène, 21 ans, Pau, étudiante). L'écoute en automobile n'est pas la même que devant un ordinateur ou dans son salon. Au volant, elle s'apprécie au regard du paysage, de la vitesse.

5. Choisir l'ambiance

Toujours en tant que problématique éminemment anthropologique, l'étude de l'ambiance se détache rarement de la variable du choix. Pour comprendre les perceptions, les représentations sur l'environnement, il convient d'être conscient qu'il existe différentes manières de se saisir de l'ambiance.

« *Qu'est-ce que tu ressens en conduisant ? On peut dire que ça dépend de la vitesse aussi. Plus la vitesse augmente, plus on est attentif et concentré. Si on est sur une route sur laquelle on roule quasiment tous les jours on ne ressent rien je pense. Après, ça dépend à quoi on pense. Je pense que quand on roule on pense à plein de choses. Si c'est une ligne droite... Tu penses à quoi par exemple ? On pense à ce qu'il se passe dans notre vie, si on a des soucis. Je pense que quand on est seul dans la voiture, c'est le moment où on réfléchit à des choses.* » (Chloé, 22 ans, Nordhouse, étudiante)

L'ambiance en voiture dépasse largement le champ de la musique. Elle se décide aussi par les comportements au volant. En témoigne le discours de ce jeune. S'il est complexe de s'exprimer sur le sujet, le choix de tel ou tel comportement stimule la réflexion par exemple. En voiture, la jeunesse s'autorise ainsi, en fonction de l'ambiance, des aller-retours entre différentes réalités, systèmes de valeurs. Pour ce jeune par exemple, le choix d'une vitesse élevée le projette presque exclusivement dans la peau d'un pilote. Il pense à la trajectoire, mais plus à la vie. A contrario, le choix de la lenteur n'est pas anodin.

« *Les sensations, le fait de sentir le soleil s'il fait beau, la pluie s'il pleut. Tu as plus de sensations. Et puis, tu peux avoir des sensations en allant moins vite.* » (Théo, 24 ans, Sydney, étudiant) ; « *Sur l'autoroute ça a un côté plus ennuyeux je trouve, les camions, ça ne me rassure pas. Je dirais que ce que je préfère c'est la nationale parce que souvent il y a des jolis paysages, que 90 km/h, bientôt 80, c'est une vitesse assez sympa. J'aime*

bien les trajets un peu longs où tu te mets dans « l'ambiance conduite », ça ne veut rien dire (rires). » (Charlotte, 25 ans, Strasbourg, chargée de mission).

La lenteur autorise l'égaré, la pensée, la rêverie. De profiter en toute impunité du paysage, du temps qu'il fait. Le choix de l'allure participe ainsi à la création de tout un système de valeurs, propice ou non à un certain agir. L'acteur, maître de son ambiance, en est aussi le sujet. Ici est la particularité des ambiances. Si parfois la présence humaine influence l'atmosphère, elle aussi, influence grandement l'interaction. En voiture, par exemple, certains trajets sont plus propices à la confiance. D'autres au contraire, s'expriment dans la solitude, à la créativité. D'autres à l'imaginaire, à la rébellion, etc. Malgré que le trajet emprunté soit exactement le même.

D'une certaine manière, la création d'une ambiance en auto est aussi une manière de s'extraire de l'institué, de l'ordre établi, de la règle parfois perçue comme des contraintes. En effet les jeunes cherchent souvent à se détacher du Code de la route, de l'interaction routière, mais aussi du temps de trajet, du sentiment de monotonie, de la routine de la conduite par exemple. Et la création d'une ambiance répond à ce désir d'autonomie, d'appropriation et de subjectivation, sans nécessairement déroger à la règle. L'ambiance devient l'institué. Un entre deux, puisqu'il n'est ici pas question de se diriger radicalement contre l'institué, mais seulement de s'en détacher quelque peu. Le choix de l'ambiance propose de se réapproprier la route, cet espace public régulé, pour s'accorder davantage avec cet espace privé qu'est la voiture. En quelque sorte, **l'ambiance propose une redéfinition du privé**, elle fait ressurgir l'intimité dans un espace pourtant public. Une manière de prendre un peu de distance avec la signalisation, le tracé imposé des routes. Une explication ici pour la voiture, mais qui s'exporte largement dans d'autres sphères communes des jeunes générations — et des moins jeunes. La chambre, l'appartement, l'école, l'université, le travail, etc. L'objectif étant, dans le choix d'une ambiance, de s'adonner au moment et de se désynchroniser des institutions supérieures vécues comme contraignantes.

6. Subir l'ambiance

Parfois, l'ambiance n'est pas choisie. Dans certaines circonstances, sur la route et ailleurs, l'environnement s'impose à l'acteur. Dans ces moments, il devient parfois

« *pesant* ». Incontrôlable, l'ambiance génère parfois une certaine anxiété, par l'interprétation qu'en fait le sujet. Certains évitent les endroits clos, d'autres la foule. Certains se dirigent vers un goût, une odeur, parce qu'ils rappellent, justement une ambiance — au même titre que la célèbre Madeleine, de Proust³⁵⁷. Toujours donc, l'ambiance est ainsi liée à l'interprétation du temps. Mais aussi de l'espace.

Sur la route, il existe aussi des moments que le conducteur interprète négativement. La perception de la vitesse particulièrement, dépend de l'interprétation de l'ambiance. Raison pour laquelle les jeunes soulèvent un paradoxe intéressant quant au choix de l'itinéraire. En effet, l'objectif ingénierique de l'autoroute réside en sa rapidité à atteindre l'objectif. Pourtant, nous confient certains jeunes :

« *On a l'impression de ne pas avancer, parce que c'est toujours la même chose. **Pourtant on va plus vite.** Oui, mais vu que ce sont tout le temps des lignes droites avec le béton qui est toujours pareil, même le décors autour ce sont tout le temps des arbres, on n'a pas l'impression d'avancer énormément.* » (Tiffany, 23 ans, Strasbourg, étudiante).

Dans les entretiens, nous relevons effectivement cette tendance à la monotonie sur l'autoroute. Un ennui généré par le manque de stimulation extérieure. Une sensation d'enfermement, de solitude contrainte. Alors, pour reprendre le contrôle, les jeunes usent de stratégies, comme l'autoradio, la chanson, ou la télécommunication. Ils choisissent leur ambiance pour redevenir acteur de la situation.

La nuit aussi est un monde à part. Elle est une contrainte. Au Moyen-Âge et avant, elle effraie nous en informe Jean Verdon³⁵⁸, elle est propice aux ténèbres. Elle est lieu d'agressions de rixes, de viols en tout genre. À tel point que des milices veillent en ville et un couvre-feu est imposé. Pas de travail hormis exception. Aujourd'hui, les représentations s'inspirent de l'histoire de la nuit. Elle reste un temps où il ne fait pas bon sortir de chez soi, sauf pour s'affranchir quelque peu des codes sociaux et faire la fête. Un moment propice à la fécondité et à la rêverie. Bien sûr un moment propice au sommeil, à la santé en témoigne tout bon programme de remise en forme. Sortir la nuit, c'est se confronter à tout cet ensemble de symboles. Déjà, les nocturnes se confrontent à la bonne

³⁵⁷ Marcel Proust, *A la recherche du temps perdu*, Paris, Bernard Grasset et Gallimard, 1913-1927

³⁵⁸ Jean Verdon, *La nuit au moyen-Âge*, Paris, Perrin, 1995

santé, ils restent éveillés. Conduire la nuit est donc une forme de revendication à l'ère de la tyrannie de la santé. Elle est plus propice à la transgression.

C'est donc d'une conduite transgressive raisonnée dont font part ces jeunes, les causes et justifications font part d'une réflexivité quant à leurs comportements au volant. Parfois, on transgresse pour l'ambiance, à l'instar de Tristan (*âge inconnu*, Pau, cinégraphe), « *la sensation de vitesse de doubler tout le monde. Pourtant je n'ai pas une voiture spectaculaire, mais je ne sais pas la nuit, je me dis qu'il y ait moins de chance qu'il y ait la police et que tu fais un peu moins attention. J'ai tendance à un peu plus « allumer », à vouloir doubler tout le monde. La nuit je trouve ça plus joli, avec les phares. C'est con à dire, tu as l'impression que personne ne te voit, cette sensation assez bizarre.* ». Et la nuit, le paysage s'assombrit et l'on plisse le regard pour à peine percevoir l'autre. À la simple lueur des lampadaires, l'auto apparaît, puis disparaît directement pour n'exister qu'à la lumière de leurs phares. Alors, certains en profitent, pour modifier leur conduite. Parfois pour gagner du temps, parfois pour « *décrasser* » sa machine... Mais toujours, il y a cette conscience de l'autre, de soi, et la responsabilité engendrée par la conduite automobile. Le contrôle d'une auto, c'est un pas dans la vie d'adulte. Nous confie à nouveau Tristan : « *si tu es adulte quand tu as une famille et que tu vas emmener ta famille en voyage, c'est un comportement d'adulte d'emmener ta famille, leur faire plaisir, leur faire découvrir des choses. Être adulte c'est aussi savoir se comporter au volant, c'est-à-dire connaître le danger, connaître bien le Code de la route, pas faire n'importe quoi, ça c'est être adulte au volant.* ».

Aussi, sur la route à ce sujet il existe un ensemble de légendes, d'histoires effrayantes pour décourager les conducteurs nocturnes. La dame blanche, les stoppeurs fous ou autre précisent ce monde particulier qu'est la nuit. Un monde apprécié ou non, mais contraignant pour celui qui ne le choisit pas.

7. Définir la vitesse, définir une ambiance

Plus tôt, nous nous essayons à une définition de la vitesse au volant. Une notion d'une extrême complexité, à la frontière de l'érotisation, de la crainte, du risque. Toujours, l'expérience forge les représentations. Une évidence anthropologique. Notre réflexion nous emmène à penser l'ambiance. Un concept relativement inédit, et de tout intérêt pour

expliquer l'expression des sensations. L'ambiance est soudaine. Le moment s'éprouve, ne se réfléchit qu'a posteriori. L'ambiance convoque instantanément les représentations, mais à la différence de l'interaction, l'acteur ne communique pas. Il ressent. Dans son soi le plus profond, les sensations ne se disent pas. Alors la médecine ne suffit pas. Les explications neurologiques ne transcrivent finalement qu'avec abstraction le plaisir, le désir, l'ambiance du moment. Nous choisissons donc dans ce travail, de conclure notre réflexion en proposant une définition de la vitesse en fonction de la description de l'ambiance. Il y a en effet des phénomènes indescriptibles, qui n'existent que sur l'instant. Tous les jours et à chaque instant pourtant, nous nous immergeons dans une ambiance. Le lecteur de ce travail lui-même, en ce moment, est immergé dans une ambiance. Peut-être apprécie-t-il le brouhaha de la ville dans un café, ou le calme de son bureau. Mais il choisit pour se concentrer de s'immerger dans son ambiance. **Ici est la récurrence anthropologique : l'existence constante d'une aura, qui nous entoure et qui influe sur les significations.** Il serait donc absurde de donner une définition tout à fait précise de la vitesse sur les routes. Cependant, l'on sait qu'elle plonge systématiquement dans une ambiance précise, subie ou choisie.

À ce propos, ce n'est pas uniquement pour se déplacer qu'on prend sa voiture, parfois, ce choix émane d'un désir de s'immerger dans une ambiance. La voiture devient un prétexte, et le trajet, une opportunité. L'ambiance renverse les considérations anthropologiques, et le choix d'une ambiance devient la motivation principale de l'action.

« Avoir ce moment où je me dis que je prends ma voiture, je rentre chez moi, je ferme le travail, c'est demain, c'est fini, j'ai mon petit espace, mon petit temps où je rentre chez moi. À pied, c'était exactement trois minutes, tu n'as même pas le temps de changer d'ambiance que tu es déjà à l'appartement, et le problème avec le bus, tu as la proximité avec les gens, tu n'es pas vraiment dans ta bulle, tu n'es pas vraiment en train d'écouter ta musique fort, tu ne peux rien faire. Tu es vraiment bloqué, à vivre avec les gens, ça va un moment, mais pendant un temps, c'est un peu compliqué quoi. » Mélissa, 22 ans, Tarbes, commerciale).

La jeune femme peut rentrer du travail à pieds. Mais elle préfère la voiture. La mise en ambiance, ici par le biais de l'objet automobile, apparaît telle une nécessité pour rythmer son quotidien. La voiture n'est donc plus seulement le moyen de gagner du

temps. Elle n'est plus une réponse à l'injonction contemporaine de la réduction des temps de déplacement. Simplement un désir de s'immerger dans une ambiance nécessaire. Une capsule propice à la pensée, à la réflexion, à l'être seul. L'ambiance choisie en voiture est une ponctuation, une halte sociale. Elle rythme le quotidien. Elle détend la jeune femme pour finalement, réapparaître apaisée en société.

8. *Conclusion*

L'ambiance est partout. En auto, elle participe activement de la fabrique des représentations. Elle nous accompagne le conducteur tout au long de son expérience de la route, et lui permet de juger intimement de la qualité d'un moment. Elle est une aura omnisciente, de laquelle jamais il ne se détache³⁵⁹. Plus largement, l'ambiance entoure, protège, influence. Elle participe au cadrage de l'action, et surtout, définit la relation entretenue avec l'environnement. L'appréciation d'une ambiance est liée au ressenti immédiat. En général, le jeune lorsqu'il désire être seul aspire à *se sentir bien*, il se construit donc un monde, un espace privilégié. À ce titre, l'automobile est un formidable outil. Mais la réciproque est aussi envisageable, puisqu'il peut tout autrement déprécier le moment, en cas d'une perte de contrôle sur le milieu.

VII. Conclusion générale

La vitesse est un objet central de nos sociétés. « *La vitesse a progressivement envahi les sociétés contemporaines, dans les échanges économiques, les déplacements et les communications* »³⁶⁰ remarquent Vincent-Geslin et Authier. Elle est un détour indispensable du penseur contemporain. Mais l'enquête révèle une réelle difficulté. Pour la vitesse sur les routes, les discours parlent d'adrénaline, d'ivresse, de sensation extrême. Des ressentis trop subjectifs pour proposer une définition précise de la vitesse sur les routes. Une difficulté qui témoigne de la contingence d'une définition précise de la vitesse pour qu'elle existe socialement. Chacun se saisit à sa manière du phénomène.

³⁵⁹ Jean-Paul Thibaud, *En quêtes d'ambiances, : éprouver la ville en passant*, Genève, MétisPresses, 2015

³⁶⁰ Op. cit. Stéphanie Vincent-Geslin, et Jean-Yves Authier, « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. » p. 86

S'il est complexe aux jeunes de notre enquête de préciser clairement leurs définitions de la vitesse, il apparaît une constante intéressante. Toujours, le jeune connaît sa limite. Le rapport à la vitesse. Plus précisément, il connaît sa limite. Au même titre que la définition de la vitesse au volant, elle est éminemment subjective, qualitative. Or, les politiques publiques pensent toujours la vitesse de manière quantitative. Nationales à 80, autoroutes à 130. Ici se dessine le principal paradoxe de la vitesse au volant.

Afin de répondre à l'exigence de cette thèse, nous avons orienté la réflexion autour des questions d'ambiances. Un choix conscient, épistémologique, qui s'est révélé fascinant. Une proposition, une ouverture pour interroger le social. En réalité, l'ambiance est un filigrane de ce travail, précisé en fin d'écriture. Nous avons remarqué, dans un travail antérieur sur les salles d'accueil pour usager de stupéfiants³⁶¹, que l'ambiance influait sur la réception du message préventif. **Nous soumettons l'hypothèse que pour qu'une campagne de prévention soit efficace, elle doit absolument s'intéresser à l'ambiance.** L'ambiance qu'elle génère, l'ambiance de la scène, du message proposé.

³⁶¹ Maxime Duviau, *Les salles d'accueil pour usagers de stupéfiants, pour une perception de l'institution*, mémoire de Master, Strasbourg, 2017

Conclusion générale

L'auto ébranle l'expérience de la mobilité. D'abord, elle coupe des autres et des éléments. Elle est un petit espace dans un grand monde. Aussi, l'outil dispose d'une étonnante capacité : elle transporte. Du latin *trans* (à travers) et *portere* (porter), elle déplace l'acteur entre deux points géographiquement désignés, entre deux mondes sociaux. Symboliquement, elle conduit aussi parmi la foule, le social. De sa caractéristique « isolante », tel qu'abordé précédemment, elle offre la possibilité d'éviter l'univers des hommes et des femmes, l'interaction de tous les jours. Elle interrompt nombre de signaux logiques pour la reconnaissance interindividuelle. Sur la route, la tôle et le verre masquent les visages, les styles vestimentaires, les sourires, les odeurs. La carcasse transporte donc, et dissimule le soi dans le monde social, où la rencontre est indispensable. Tel un costume d'invisibilité, elle réalise presque le rêve de transparence décidée. L'automobile propose ainsi étymologiquement, un nouveau mode de *transport*, où le privé s'entremêle au public de manière complètement inédite.

Ce travail de thèse propose une lecture de la conduite automobile chez les jeunes dans le contexte contemporain. Contexte justement, auquel les jeunes font souvent allusion. Au regard de leurs réflexions, ils sont particulièrement attentifs vis-à-vis de l'urgence et de la vitesse. Ils élaborent nombre de stratégies pour s'adapter à la complexité des environnements sociaux. La vitesse justement, est un moyen provisoire de s'affranchir du poids de l'urgence. Parfois, le risque l'emporte. Mais toujours, le jeune organise son existence pour composer avec les différentes variables, en fonction de son interprétation du monde.

Le premier constat est le suivant. La vitesse génère de l'inégalité, et ce, à différentes échelles. Sur le plan technique, tous les usagers de la route n'agissent pas suivant les mêmes codes. Déjà il y a les cyclistes, les piétons, les trottinettes électriques, etc. Le bitume n'appartient pas uniquement aux automobilistes. Et même entre eux, conducteurs et conductrices subissent la pression de la hiérarchie. Les jeunes particulièrement, arborent les premières années l'autocollant « A » à l'arrière de leur véhicule. Alors,

certains n'hésitent pas à le dissimuler pour ne pas subir ce stigmatisme explicite. Pour finir, régulièrement, les automobilistes entrent en compétition, et ce de bien des manières.

Le permis de conduire est un des derniers rites aux caractéristiques traditionnelles dans le contexte contemporain. Il assure un changement de statut, une forme de reconnaissance aux yeux des proches et de la société. Il est une épreuve effective et se célèbre. Alors la socialisation à l'automobile suit une carrière sociale. Carrière qui comprend la socialisation à la vitesse. Résultat de transmissions, d'interactions et de réflexions. Et il est un temps où le jeune, conducteur ne se considère plus jeune, conducteur. Il devient seulement conducteur. Par le biais de certains comportements, il s'affirme sur la route et s'intègre à cette communauté qu'est celle des conducteurs et conductrices.

Les jeunes, presque à chaque fois, parlent de ce plaisir de la conduite. Un ressenti ambivalent tel que le précise Épicure dans son œuvre³⁶². La sociologie parle davantage de ce désir parfois inconscient de se laisser emporter. L'espace d'un instant, le conducteur perd le contrôle sur la situation. Particulièrement dans les conduites de vitesse. Un comportement relativement paradoxal au regard de la connotation négative de la perte de contrôle dans les sociétés contemporaines. Cette mise en tension, c'est le jeu de la performance. **Une mise à l'épreuve de soi pour préciser aux yeux des autres ou bien de manière intime, sa qualité de conducteur.** Le jeune est-il assez performant pour maîtriser la puissance du véhicule, l'*alea* de la route ? Mais toujours, le conducteur impulse le comportement de son automobile. L'un ne va pas sans l'autre. Le comportement de la machine en dit long sur celui qui en tient le volant. Alors, **d'une « caractérologie du véhicule », se précise pour son conducteur, sa « typologie sociale »**³⁶³. Assurément, l'objet est associé à un type de soi.

À propos de types, très souvent, la conduite automobile s'exprime vis-à-vis d'idéaux. Le Code de la route, mais pas uniquement. La figure du bon conducteur par exemple est souvent très précise, et idéalisée. Mais la réalité est toute autre, puisque l'identité de conducteur se construit justement par dérogation à ces règles. Transgresser précisément, propose d'expérimenter le défi, d'y penser, d'en parler et de se positionner.

³⁶² Épicure, *Lettre à Mécénée*, Paris, Hatier, 2013

³⁶³ Cf. figure du « kéké »

Malgré la variabilité des comportements et des significations de la conduite automobile, notre enquête fait surgir nombre d'invariants dans la définition de la vitesse au volant.

- Déjà, l'acception de la vitesse, au même titre que tout ce qui nous entoure, est instable. Elle diffère suivant le contexte et les perceptions.
- Aussi, le rapport à la vitesse s'apprend. Il existe une socialisation à la vitesse sur les routes.
- Elle est un compromis entre sécurité, déplacement, risque et *plaisir*.
- La lenteur quant à elle, si elle est une récurrence dans les discours, semble plutôt dévalorisée. Du moins, la vitesse est aujourd'hui valorisée.
- Elle disjoint de l'espace-temps. Au même titre que les conduites limites, psychoactives, elle extrait provisoirement de la réalité quotidienne.
- L'ambiance sur la route assigne du sens au rythme. L'interaction entre l'individu et son environnement influe sur les significations. À ce propos, l'ambiance permet de se réappropriier le sens insufflé à la contrainte.

Au volant, le risque revêt un statut particulier. Il guette conducteurs et conductrices à chacun de leurs déplacements, et les campagnes de prévention en font souvent le rappel. S'il est omniscient, il est indispensable au positionnement de soi face à la transgression, puisqu'il est l'indicateur principal du rapport à la règle, elle-même subjectivement instituée. Parce que la conduite automobile est une pratique intime. Même s'il partage l'habitacle avec le passager, le jeune reste le seul à conduire. Le risque routier s'estime donc sur le moment de manière tout à fait singulière. Mais malgré cette apparente singularité du rapport au danger, les jeunes placent généralement la vitesse au pied de leur hiérarchie du risque. Conduire vite semble plus acceptable que d'autres formes de transgression.

La vitesse au volant s'exprime de différentes manières. De la prise de risque volontaire à la petite transgression ordinaire, elle génère une infinité de significations pour celui qui la ressent. Le risque apparaît comme indéfectible de la définition de la vitesse, si ce n'est qu'il est vécu de manière différente selon s'il est provoqué ou non. Mais aux yeux des pairs, la mise en péril de soi, au même titre que la vitesse, est valorisée. En effet,

aujourd'hui, filles ou garçons jugent et notent la conduite en fonction de la capacité à maîtriser l'aller vite.

Pour ces raisons et bien d'autres la conduite automobile dans son acception la plus intense, propose de redonner de la substance³⁶⁴ à l'individu. Et comme chacun des comportements limites, on retrouve parfois des basculements comportementaux chez le jeune. Pour comprendre, il faut s'intéresser au contexte et aux rapports avec les pairs, la famille, la société et soi-même.

Face au risque, les instances de sécurité routière proposent nombre de parades pour prévenir du danger de la route. Cependant, si la prévention est nécessaire, les interrogés décrivent souvent sa mise en application. De manière générale, les campagnes stigmatisent les mauvaises pratiques. En cela, elle connote l'image de certains comportements, et donc de certains et certaines conducteurs et conductrices. Les jeunes proposent plutôt d'encourager les « bons » comportements, de manière à inciter à l'identification vis-à-vis de certaines pratiques. Plus largement, cette proposition rappelle l'importance de s'appuyer sur le discours des jeunes pour une prévention efficace.

Les enquêtés insistent également de l'importance d'une formation à l'autre sur la route. Plus précisément, ils appellent les organismes de formation à relativiser la seule stricte application du code de la route. Toutes les situations et chaque conducteur diffèrent. Parfois même, pour préserver le rite d'interaction routier, la situation exige une dérogation à la règle. De toute évidence, l'enjeu de la sécurité routière dépasse largement le défi du respect du code de la route. Une piste intéressante nous vient de Belgique. La Fondation « Responsible Young Drivers » se donne pour objectif de sensibiliser par la rencontre. La jeunesse est « une population à risque » sur la route. Alors, l'initiative belge propose aux jeunes de sensibiliser d'autres jeunes à la sécurité sur la route. Un exemple parmi d'autres qui confirme la possibilité d'une mise en place d'alternatives. Imaginons une forme d'enseignement à la reflex-civilité. Sous la forme de ballades sensibles — chères à la géographie pour prendre conscience aux conducteurs de la réalité de ce qui les

³⁶⁴ Parce que l'individu hypermoderne se sent parfois transparent, « liquide » : Claudine Haroche, « Généalogie des processus hypermodernes (de la condition de l'homme moderne à la condition de sujet visible) », *Connexions*, 2012, pp.27-40

entoure. Une réflexion supplémentaire sur la nécessité des sciences sociales dans la mise en place de politiques publiques.

Le jeune, dans son quotidien se confronte à un ensemble de tracas. Travail, études, famille, amours, *etc.* C'est une période chargée de quête d'exutoires. La conduite automobile, pour certains, fait justement partie de ces promesses de se déconnecter pour un temps de la réalité de tous les jours. Ponctuellement, le jeune s'échappe de ce qui l'entoure et s'immerge dans cet univers de sens qu'est la route. L'humeur du jour affecte toujours la conduite. Corolaire de ceci, la route sert donc parfois d'exutoire de ses émotions quotidiennes — par définition, tous les jours différentes. Il n'existe donc pas une seule conduite, une seule manière de s'approprier la vitesse, mais *des conduites, des manières de s'approprier les vitesses*. Aussi, la voiture apparaît telle une cellule symbolique verrouillée de l'intérieur. Sous certaines conditions, la déconnexion semble légitime. Le jeune y est tranquille, apaisé. Il se défait du jeu de représentation et apprécie stimuler l'intime, le corps et le sens. Dans ces lieux sacrés de latence sociale, il réfléchit et prend le temps de préciser son identité. L'automobile apparaît à un moment clé de construction du futur adulte, à l'apothéose de la jeunesse. Elle est le théâtre de scènes érotiques éphémères, un lieu privilégié de libération de soi par la chanson, un habitat de substitution. Une découverte d'un nouvel environnement, de nouvelles formes d'interactions. Pour cette raison, l'anthropologie de la solitude fut un filigrane de cette thèse. Elle ponctue les analyses, principalement parce que parler de son rapport à l'automobile, c'est parler de sa solitude, de son ambiance, de son rapport au public, et au privé.

Ce travail s'est concentré sur une lecture de la conduite automobile. Un détour obligatoire, la définition opérationnelle de la vitesse au volant. Un défi complexe puisque finalement, le ressenti du rythme est infiniment pluriel. L'immersion dans le quotidien des jeunes fut passionnante. Raison pour laquelle nous souhaitons poursuivre notre réflexion dans cette direction.

Quoi qu'il en soit, assurément, dans la vitesse au volant il y a cette désynchronisation, temporelle, mais aussi spatiale, par l'ambiance. Elle est une prise solide pour satisfaire

pour un temps la quête d'autonomie de l'acteur contemporain occidental. Plus largement encore, elle est une manière de reprendre la main sur des institutions qui nous dépassent.

L'automobile ouvre le regard sur le monde. Mais aussi, elle est un matériel d'autonomie. En ce sens, elle reprend les caractéristiques de *l'objet transitionnel*, au sens de Winnicott³⁶⁵. Littéralement, elle incite à la découverte de l'inconnu. Parfois, le jeune s'y projette. S'il la customise ou non, l'objet n'est que dans de très rares exceptions, une simple béquille pour se déplacer.

En définitive, la vitesse se ressent. Pour cette raison, nombre de jeunes apprécient d'être **acteurs** de la conduite automobile. La maîtrise, le contrôle est une notion centrale dans l'étude de la route.

Pour finir, ce travail ouvre le regard sur de nouvelles perspectives de recherches. Notamment sur l'écologie, objet de recherche en pleine effusion au regard de l'évolution du monde. Plus précisément, nous remarquons une double lecture de ce phénomène. Déjà, la question des mobilités alternatives. « *Rouler demain* »³⁶⁶ est déjà un au centre des politiques publiques, économiques et sociales. Mais aussi celle des conflits, des formes de résistances. Bref, comme tout objet de la postmodernité, la question du risque, des alternatives sont des filigranes. Et les discours des jeunes confirment ces attentes. Ensuite, la question de l'écologie mobilise directement la question d'ambiance. Elle est l'étude du rapport des êtres vivants à leurs environnements. Les sciences sociales pourraient donc s'en saisir et proposer une nouvelle lecture de ce phénomène en plein essor.

Ces conclusions le démontrent : la question des mobilités quotidiennes est un objet de recherche extrêmement fertile. Elle éveille toujours le débat. Parfois, elle suscite une telle aversion qu'elle regroupe pour dénoncer. Et d'autres fois, la conduite automobile offre une lecture tranquille du monde. Une à l'aise impeccable à l'observation du défilement du paysage, de la vie. Une forme d'érotisation ordinaire, passionnelle, qui révèle encore une fois l'importance de la lecture qualitative du phénomène, du sens.

³⁶⁵ David W. Winnicott, *Les objets transitionnels*, Paris, Payot & Rivages, 2010. A ce titre, précisons que l'objet transitionnel de Winnicott émancipe en général de la mère. La voiture, elle, émancipe des parents.

³⁶⁶ Patrick Philipon, *Rouler demain, verse une mobilité routière durable*. Paris, Éditions Textuel, 2010

Références

Bibliographie

Sophie Alami, Dominique Desjeux et Isabelle Garabuau-Massaoui, *Les méthodes qualitatives*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009

Sylvain Allemand, François Ascher et Jean Levy, *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 2004

Nels Anderson, *Le Hobo, sociologie du sans-abris*, Chicago, The University of Chicago Press, 1923

Jean-Michel Apathie, *La liberté de ma mère*, Paris, Éditions J'ai Lu, 2018

François Ascher, *Le mangeur hypermoderne*, Paris, Odile Jacob, 2005

Jean-Pascal Assailly, *Homo automobilis ou l'humanité routière*, Paris, Imago, 2018

La mortalité des jeunes, Paris, Château d'Olonne, 2016

Nicole Aubert, *L'individu hypermoderne*, Ramonville-Saint-Agne, Erès, 2004

« L'urgence, symptôme de l'hypermodernité : de la quête de sens à la recherche de sensations », *Communication et Organisation*, 2006, pp.11-21

Le culte de l'urgence : la société malade du temps, Paris, Flammarion, 2003

@ la recherche du temps. *Individus hyperconnectés, société accélérée : tensions et transformations*. Toulouse, Erès, 2018

Marc Augé, *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la sur-modernité*, Paris, Seuil, 1992

John Langshaw Austin, *Quand dire c'est faire*, Paris, Seuil, 1970

AXA Prévention, Baromètre 2019 du comportement des français sur les routes, <https://www.axaprevention.fr/prendre-la-route/barometre-axa-prevention-2019>

Georges Balandier, « Communication et image : une lecture de la surmodernité », *De la tradition à la postmodernité. Hommage à Jean Poirier*, pp. 41-47, Paris, Presses Universitaires de France, 1996

Le désordre : éloge du mouvement, Paris, Fayard, 1988

James Graham Ballard, *Crash*, London, Four Estate, 2011

Rolland Barthes, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1970

Charles Baudelaire, *Petits poèmes en prose : le spleen de Paris*, Paris, Garnier frères, 1962

Jean Baudrillard, *Le système des objets*, Paris, Denoël/Gonthier, 1968

Ulrich Beck, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier, 2001

Howard S. Becker, *Les ficelles du métier : comment conduire une recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2002

Les mondes de l'art, Paris, Flammarion, 1988

Outsiders : études de la sociologie de la déviance, Éditions Métailié, 1985

Howard S. Becker and Michal M. McCall, *Symbolic interaction and Cultural Studies*, Chicago, The University of Chicago Press, 1990

Frédéric Beigbeder, *Vacances dans le coma*, Paris, Bernard Grasset, 1994

Patrick Ben Soussan, « Accepter d'être des parents (im) parfaits, propos recueillis par Isabelle Gravillon », Erès, *L'école des parents*, 2018, pp. 8-11

Tarik Benhmarhnia, Pierre-Marie David et Baptiste Godrie (dir.), *Les sociétés de l'expérimentation, enjeux épistémologiques, éthiques et politiques*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2019

Henri Bergson, *Essai sur les données immédiates de la conscience*, Paris, Félix Alcan, 1889

Jörg Jochen Berns, *Le véhicule des dieux. Archéologie de l'automobile*, Paris, Éditions Desjonquères, 2003

Claire Bidart, « Le temps de la vie et les cheminements vers l'âge adulte », *Lien social et politique*, 2005, pp. 51-53

Karin Bijsterveld, "Acoustic Cocooning: How the Car became a Place to Unwind", *The Senses and Society*, 2010, pp.189-211

Alain Blanchet et Anne Gotman, *L'enquête et ses méthodes, l'entretien*, Paris, Armand Colin, 2010

Françoise Blum, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, 2004, pp. 55-79

Herbert Blumer, "Social psychology", in Emerson Peter Schmidt (dir.), *Man and Society: A Substantive Introduction to the Social Science*, Prentice-Hall, New York, 1937

Stéphane Bois, « Dans la peau d'un copilote de rallye », *Ouest France*, 2017

Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, « Actes de la Recherche en Sciences Sociales », Paris, 1975, pp. 25-49

Michel Bonnet, *Des manières d'exister et de se déplacer, Les rythmes de vie des citoyens, éclairages anthropologiques*, Paris, l'Harmattan, 2017

Michel Bonnet et Dominique Desjeux (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, 2000

Pierre Bourdieu et Loïc Wacquant, *Invitation à la sociologie réflexive*, Paris, Seuil, 2014

Christiane Bougerol, « Les incidents routiers à la Guadeloupe. Ensorcellement, disculpation, responsabilité », *Terrain*, 2009, pp.164-177

Philippe Bourgois, « Une nuit dans une « shooting gallery », enquête sur le commerce de la drogue à East Harlem », *Actes de la recherche en Sciences Sociales*, 1992

Ray Bradbury, *Fahrenheit 451*, Paris, Gallimard, 2012

Thierry Brenac, « Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention », *Espaces et sociétés*, 2004/3, p. 113-132

Jean-Pierre Buffard, Thomas Regazzola, *Généalogie de la pendularité. Première partie/Comité Sociologie économique politique ; [recherche effectuée pour le] Secrétariat d'État aux transports, S.A.E.I. [Service des affaires économiques et internationales], Mission de la recherche, A.T.P. [Action thématique programmée] Socio-économie des transports*, Paris, CSEP, 1976

Alexandre Buisseret, « Les femmes et l'automobile à la Belle Epoque », *Le mouvement social*, 2000, pp. 41-64

Hélène Buisson-Fenet et Aude Kériel (dir.), *Des jeunes à la marge ? Transgressions des sexes et conformité de genre dans les groupes juvéniles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2019

Roger Caillois, *Les jeux et les hommes : le masque et le vertige*, Paris, Gallimard, 1991

Marc Camiolo, « Anti-convivialité automobile », *Revue d'Allemagne et des Pays de langue allemande*, 2011, pp.119-129

L'éducation routière en question : socio-anthropologie critique du risque et de la sécurité, Bruxelles, Fernelmont, 2014

Dominique Cardon, *A quoi rêvent les algorithmes : nos vies à l'heure des big data*. Paris, Seuil, 2015

Eamonn Carrabine and Brian Longhurst, "Consuming the car: Anticipation, use and meaning in contemporary youth culture", *The Sociological Review*, 2002, pp. 181-196

Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie, *Les jeunes d'aujourd'hui, quelle société pour demain ?*, Paris : CRÉDOC, 2012

Ronald V. Clarke, « The distribution of deviance and exceeding the speed limit », *The british journal of criminology*, 1996, pp.169-181

Fabrice Clochard, *La passion automobile : approche anthropologique des formes de l'attachement*, Cormelles-le-Royal, Éditions EMS, 2008

Communiqué de presse du gouvernement, Sécurité routière, vivre ensemble, Femmes au volant... Égales ? Non, supérieures !, 2020 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/femmes-au-volant-egales-non-superieures> consulté le 3 juin 2020

Communiqué de presse du gouvernement, Sécurité routière, vivre ensemble, Au volant, le téléphone peut tuer, 2017, <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-medias/nos->

[campagnes-de-communication/au-volant-le-telephone-peut-tuer](#), consulté le 10 novembre 2018

Frédéric De Coninck, « L'achat en ligne, un nouveau rapport à l'espace de la consommation », *Sociologies pratiques*, 2010 pp.51-62

Jean Copans, *L'enquête ethnologique de terrain*, Paris, Armand Colin, 2013

Anne Coppel et Olivier Doubre, *Drogues : sortir de l'impasse. Expérimenter des alternatives à la prohibition*, Paris, La Découverte, 2012

Alain Coulon, *L'ethnométhodologie*. Paris, Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2014

Pascal Delannoy et Jean Viard, *Contre la barbarie routière : une enquête*, La Tour d'Algues, Éditions de l'Aube, 2002

Philippe Delerm, *La première gorgée de bière et autres plaisirs minuscules*, Paris, Gallimard, 1997

Yoann Demoli, Les femmes prennent le volant, *Travail, genre et sociétés*, 2014, pp.119-140

Jean-Charles Depaule, *L'impossibilité du vide*, Marseille, Parenthèse, 2016

Raymond Depardon et Josée Landrieu, *A tombeau ouvert*, Paris, Autrement, 2000

Fred Dervin et Aleksandra Ljalikova (dir.), *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*, Paris, l'Harmattan, 2008

Philippe Descola, *Par-delà nature et culture*, Paris, Gallimard, 2005

Michel Desmurget, *La fabrique du crétin digital*, Paris, Seuil, 2019

Georges Devereux, *De l'angoisse à la méthode dans les sciences du comportement*, Paris, Flammarion, 1980

Florence Devillairs, *Être quelqu'un de bien : philosophie du bien et du mal*, Paris, Presses Universitaires de France, 2019

Guillaume Devin, *Sociologie des relations internationales*, Paris, La Découverte, 2013

Jörg Dittmann, « Les causes de la peur. La mesure des sentiments d'insécurité et de la peur du crime en Allemagne et en France », *Déviance et Société*, 2005, pp.299-312

Jean-Philippe Domecq, *Ce que nous dit la vitesse*, Paris, Pocket, 2000

François Dubet, Olivier Galland et Eric Deschavane (dir.), *Les jeunes*, Paris, Presses Universitaires de France, 2004

Nicolas Dubois, *l'automobile : un espace vécu comme un autre chez soi*, Paris, 2004

Sébastien Dupont, *Seul parmi les autres : le sentiment de solitude chez l'enfant et l'adolescent*, Toulouse, Erès, 2010

Émile Durkheim, *De la division du travail social*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991

Le suicide : une étude de sociologie, Paris, Presses Universitaires de France, 1930

Les règles de la méthode sociologique, «Revue philosophique», Presses Universitaires de France, 1894

Maxime Duviau, *Les salles d'accueil pour usagers de stupéfiants, pour une perception de l'institution*, mémoire de Master, Strasbourg, 2017

Alain Ehrenberg, *L'individu incertain*, Paris, Calmann-Levy, 1995

Le culte de la performance, Paris, Calmann-Levy, 1991

Norbert Elias, *Du temps*, Paris, Fayard, 1997

« L'espace privé, Privatraum ou Privater Raum », *Dynamiques de l'intime*,
p.25-37

Paul Éluard et Man Ray, *Les mains libres*, Paris, Gallimard, 2013

Épicure, *Lettre à Mécénée*, Paris, Hatier, 2013

Vincent Estellon, « Éloge de la transgression. Transgressions, folies du vivre ? De la marche vers l'envol », *Champ psychosomatique*, 2005, pp.149-166

Maryse Esterle-Hedibel, *La bande, le risque et l'accident*, Paris ; Montréal, l'Harmattan, 1997

Kenneth F. Ferraro, *Fear of crime : interpreting victimization risk*, Albany, NY, State University of New York Press, 1995

Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant au XXe-XXIe siècles*, Paris, Autrement, 2012

Pierre-Alexandre Fradet, « La durée bergsonienne et le temps d'Einstein : conciliation et insubordination », *Symposium : Revue canadienne de philosophie continentale*, 2012, pp.52-85

Philippe Gabel, Octave Debary, Howard S. Becker, *Vide-greniers*, Grâne, Créaphis Editions, 2011

Olivier Galland, « Entrer dans la vie adulte : des étapes toujours plus tardives, mais resserrées », *Economie et Statistique*, 2000, pp.13-36

Les jeunes français ont-ils raison d'avoir peur, Paris, Armand Colin, 2009

« Les jeunes sont doublement mis à l'écart », *Le Monde*, 2010

Sociologie de la jeunesse, Paris, Armand Colin, 2011

Isabelle Garabuau-Massaoui et Dominique Desjeux, *Objet banal, objet social. Les objets du quotidien comme révélateurs des relations sociales*, Paris, l'Harmattan, 2000

Jérôme Garcin, *Nouvelles mythologies*, Paris, Seuil, 2007

Harold Garfinkel, *Studies in ethnomethodology*, Cambridge, Polity Press, 1984

François Gaulme, « À nos lenteurs ! », *Études*, 2005, pp.231-243

Anthony Giddens, *Les conséquences de la modernité*, Stanford, Orxord and Stanford University Press, 1990

René Girard, *La violence et le sacré*, Paris, Hachette, 1983

Hervé Glevarec, *La culture de la chambre*, Paris, la Documentation Française, 2009

Erving Goffman, *Asiles sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, Paris, Éditions de Minuit, 1984

La mise en scène de la vie quotidienne 1. La présentation de soi, Paris, Les Éditions de Minuit, 1973

Les rites d'interaction, Paris, Les Éditions de Minuit, 1974

Stigmates : les usages sociaux du handicap, Paris, Les Éditions de Minuit, Paris, 1975

Thierry Goguel d'Allondans, « Crises de la vie », *L'école des parents*, 2012, pp.18-23

Valentina Grassi, « Sociologie du quotidien » in Valentina Grassi, *Introduction à la sociologie de l'imaginaire. Une compréhension de la vie quotidienne*, Toulouse, Erès, 2005

Madeleine Grawitz, *Méthode en sciences sociales*, Paris, Éditions Dalloz, Paris 2010

Christine Guillonnet et Sophie Rétif, *Exploiter les difficultés méthodologiques : une ressource pour l'analyse en sciences sociales*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015

Joseph Gusfield, *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Paris, Economica, 2009

Edward T. Hall. *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1993

Claudine Haroche, « Généalogie des processus hypermodernes (de la condition de l'homme moderne à la condition de sujet visible) », *Connexions*, 2012, pp.27-40

Carl Honoré, *Éloge de la lenteur*, Paris, Marabout, 2007

Victor Hugo, « Fenêtres ouvertes » in *L'art d'être grand-père*, Paris, Alphonse Lemerre, 1881

Les Misérables Tome III, Paris, Albert Lacroix & Cie, 1870

Dell H. Hymes, *Vers la compétence de communication*, Paris, Hatier, 1984

Ivan Illich, *Énergie et équité*, Paris, Éditions du Seuil, 1973

Tim Ingold, *Une brève histoire des lignes*, Bruxelles, Zones sensibles, 2013

INSEE, Tableau de l'économie française, 6.2 Équipement des ménages, 2019

Francis Jauréguiberry et Jocelyn Lachance, *Le voyageur hypermoderne. Partir dans un monde connecté*, Toulouse, Erès, 2016

Francis Jauréguiberry, *Les branchés du portable*, Paris, Presses Universitaires de France, 2003

Denis Jeffrey, *Éloge des rituels*, Sainte-Foy (Québec), Presses de l'Université de Laval, 2003

Denis Jeffrey, Jocelyn Lachance, David Le Breton et *al.*, *Penser l'adolescence*, Presses Universitaires de France, Paris, 2016

Leila Sollberger Jeolas et Hagen Kordes, *Risquer sa vie pour une course : parcours de vie d'une jeunesse brésilienne accro aux courses illégales de voiture et de moto*, Paris, l'Harmattan, 2013

Hans Jonas, *Le principe responsabilité*, Paris, Les Éditions du Cerf, Paris, 1990

Ernst Junger, *Le traité du sablier*, Paris, Seuil, 2010

Éric H. Kahane, *Lolita*, Paris, Gallimard, 1959

Immanuel Kant, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Hachette, 1907 et *Critique de la raison pratique*, Paris, Flammarion, 2003

Jean-Claude Kauffman, *L'enquête et ses méthodes, l'entretien compréhensif*, Paris, Armand Colin, 2011

Vincent Kaufmann, Sylvie Landrière, Stéphanie Vincent-Geslin, *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2030. Choices and rights for 2030*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2011

Jack Kerouac, *Sur la route*, Paris, Gallimard, 1979

Salah Khardi et Michel Vallet (dir.), *Vigilance et transports : aspects fondamentaux, dégradation et prévention*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1995

Mark Kingwell, « Fast Forward : our high-speed chase to nowhere », *Harper's Magazine*, 1998

Pascale Krémer, « Cette jeunesse qui ne veut plus rouler », *Le Monde*, 2015

Milan Kundera, *La lenteur*, Paris, Gallimard

Jocelyn Lachance, *Adophobie : le piège des images*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2016

L'adolescence hypermoderne : le nouveau rapport au temps des jeunes, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2011

« L'éthos de l'adolescent dans les mondes numériques : le rôle des destinataires », *Itinéraires*, 2015

La temporalité comme matériel d'autonomie chez les jeunes. Risques, jeux et rituels juvéniles dans la société hypermoderne, Québec, Strasbourg, 2010

« La temporalité : un matériel d'autonomie ? », *Adolescence*, 2011
pp.161-169

Socio-anthropologie de l'adolescence : lecture de David Le Breton, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2012

Jocelyn Lachance, Yann Leroux et Sophie Limare, *Selfies d'ados*, (Sainte-Foy) Québec, Presses de l'Université de Laval, 2017

Bernard Lahire, *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris, Nathan, 1998

Philippe Lambert, *Pilotes de Formule 1 : l'épreuve des hommes*, Paris, Calman-Levy, 1993

David Le Breton, *Anthropologie du corps et modernité*, Paris, Presses Universitaires de France, 2000

Conduites à risque, des jeux de mort au jeu de vivre, Paris, Presses Universitaires de France, 2002

Disparaître de soi : une tentation contemporaine, Paris, Éditions Métailié, 2015

En souffrance : adolescence et entrée dans la vie, Paris, Éditions Métailié, 2007

« Incivilités et violences routières » *Revue des sciences sociales*, n° 29, 2002, pp.70-78

« Jeux de mort à l'adolescence », *Empan*, 2015, pp.29-38

L'adieu au corps, Métailié, Paris, 1999 et *Eloge de la marche*, Métailié, Paris, 2000

L'interactionnisme symbolique, Paris, Presses Universitaires de France, 2004

La saveur du monde : une anthropologie des sens, Paris, Éditions Métailié, 2006

Marcher : éloge des chemins et de la lenteur, Paris, Métailié, 2012

« Moi, mauvais conducteur ? Jamais », *Libération*, 2001

Rire : une anthropologie du rieur, Paris, Editions Métailié, 2018

Une brève histoire de l'adolescence, Paris, J.-C. Béhar, 2013

Jean Le Rond d'Alambert, *L'Encyclopédie*, Paris, édité par André Le Breton, Laurent Durand, Antoine-Claude Briasson et Michel-Antoine David, 1751-1772

Henri Lefebvre, *Critique de la vie quotidienne*, Paris, L'arche, 1958-1962

André Leroi-Gourhan, *Les chasseurs de la préhistoire*, Paris, Éditions Métailié, 1983

Robert Linhardt, *l'Établi*, Paris, Éditions de Minuit, 1978

Gilles Lypovetsky, *Les temps hypermodernes*, Paris, B. Grasset, 2004

Jean-François Lyotard, *La condition postmoderne : rapport sur le savoir*, Paris, Éditions de Minuit, 1979

C. M., « L'autostop est une façon de réintroduire de l'étrangeté dans un monde globalisé », *Le Temps*, 2013

Michel Maffesoli, *La conquête du présent : pour une sociologie de la vie quotidienne*, Paris, Desclée de Brouwer, 1998

André Malraux, *Les Conquérants*, Paris, Librairie générale française, 1992

Hervé Marchal, *Un sociologue au volant : le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris, L'Harmattan, 2014

Karl Marx, *Le Capital. Critique de l'économie politique*, Paris, Maurice Lachâtre, 1867

Olivier Masclet, « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora débats/jeunesses*, 2002, pp.46-56

Guy de Maupassant, *La parure*, Paris, Duculot, 1992

Marcel Mauss, « Les Technique du corps », *Journal de psychologie*, 1936

Margaret Mead, *Le fossé des générations*, Paris, Denoël, 1972

George Herbert Mead, *Mind Self and Society: from the Standpoint of a Social Behaviorist*, Chicago, Charles W. Morris, 1934

Christian Miller et Guy Ontanon, « Vitesse limite ou les limites de la vitesse en sport », *Le Genre humain*, 2010, pp.35-43

Xavier Molénat, « Sommes-nous entrés dans une nouvelle modernité ? », *Sciences Humaines*, 2004, p. 19-19

Edgard Morin, *Introduction à la pensée complexe*, Paris, ESF éditeur, 1990

L'esprit du temps, Paris, Armand Colin, 2008

Daniel Mucchielli, « La déviance, entre normes, transgressions et stigmatisations » *Sciences Humaines*, 1999

Élise Müller, *Dans la peau d'une ado*, Paris, Armand Colin, 2015

Sébastien Munafò, Vincent Kaufmann, Derek Christie *et al.*, « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2015, pp. 753-782

Véronique Nahoum-Grappe et Odile Vincent (*dir.*), *Le goût des belles choses*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, 2004, p.42

Eric Nunès, « La nouvelle génération est prête à se désincarcérer de la société de l'automobile », *Le Monde*, 2019

Observatoire national interministériel de la sécurité routière, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*; <https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/bilan2017delasecuriteroutierevfinternet.pdf>

Albert Ogien, « II. Le normal et le pathologique » in Albert Ogien (dir.) *Sociologie de la déviance*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012

O.M.S., « Accidents de la route », 2018, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/>

Jean-Pierre Orfeuill, *Je suis l'automobile*, La Tour-d'Aigles, Éditions de l'Aube, 1994

Thierry Paquot, *Le paysage*, Paris, La Découverte, 2016

Anthony Pecqueux, « Le son des choses, les bruits de la ville », *Communications* 2012, pp.5-16

Patrick Peretti-Watel, « Interprétation et quantification des prises de risque délibérées », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2003, pp.125-141

La société du risque, Paris, La Découverte, 2001

Patrick Peretti-Watel et Jean — Paul Moatti, *Le principe de prévention : le culte de la santé et ses dérives*, Paris, Seuil, 2009

Claudine Pérez-Diaz, « Comportements des conducteurs et modèles du risque », *Déviance et société*, 2000, pp.187-208

Maryse Pervanchon, *Du monde de la voiture au monde social : conduire et se conduire*, Paris, l'Harmattan, 1999

Patrick Philipon, *Rouler demain, verse une mobilité routière durable*. Paris, Éditions Textuel, 2010

Jean Piaget, *Le structuralisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1968

Guillaume Plaisance, « Le culte de la performance comme mode d'existence », *La Philosophie*, <https://la-philosophie.com/le-culte-de-la-performance-comme-mode-dexistence>

Bernard Plossu et David Le Breton, *De Buffalo Bill à Automo Bill*, Mulhouse, Médiapop, 2012

Francis Ponge, *Le parti pris des choses*, Paris, Gallimard, 2011

Lenaïc Poupon, *L'acceptation de la voiture électrique : étude d'un processus, de l'acceptabilité à l'acceptation située*, Lyon, 2017

Marcel Proust, *A la recherche du temps perdu*, Paris, Bernard Grasset et Gallimard, 1913-1927

Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod, 2017

Georges-Hubert de Radkowski, *Anthropologie de l'habiter, Vers le nomadisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 2002

Sylvain Rappaport, « Le temps de la vertu : vertu de la lenteur », *Revue historique*, 2002, pp.51-76

Rédaction NA Pro, *Risk Management : Un lien évident entre gestion des risques et performance des entreprises*, 2012, <https://www.newsassurancespro.com/risk-management-un-lien-evident-entre-gestion-des-risques-et-performance-des-entreprises/0169256337>

Jean Marie Renouard, *As du volant et chauffard : sociologie de la circulation routière*, Paris ; Montréal, L'Harmattan, 2000,

Paul Ricœur, *Soi-même comme un autre*, Paris, Seuil, 1990

Hartmut Rosa, *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010
Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive, Paris, La Découverte, 2012

Résonance : une sociologie de la relation au monde, Paris, la Découverte, 2018

Jean-Jacques Rousseau, *Du contrat social*, Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1762

Pierre Sansot, « L'accident de la route, une forme de notre imaginaire quotidien », *Cahiers de l'imaginaire*, 1989

Les gens de peu, Paris, Presses Universitaires de France, 1991

Susan M. Sawyer, Peter S. Azzopardi, Dakshitha Wickremarathne, George C. Patton, "The age of adolescence", *The Lancet Child & Adolescent Health*, 2018 pp. 223-228

Aurélia Schneider, *La charge mentale des femmes, et celle des hommes*, Paris, Larousse, 2018

Richard Sennett, *La culture du nouveau capitalisme*, Paris, Albin Michel, 2006

Georges Simmel, *Journal posthume*, Belval, Les éditions Circé, Strasbourg

Les grandes villes et la vie de l'esprit, Paris, Éditions Payot, 1989

John Steinbeck, *Voyage avec Charley*, Paris, Phébus, 1995

Anselm Strauss, *Miroirs et masques*, Paris, Éditions Métailié, 1992

Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e — XX^e siècle*, Paris, Éditions Gallimard, 1995

Jean-Paul Thibaud, *En quêtes d'ambiances, : éprouver la ville en passant*, Genève, MétisPresses, 2015

« Petite archéologie de la notion d'ambiance », *Communications*, 2012, pp.155-174

Sherry Turkle, *Seuls ensemble : de plus en plus de technologies, de moins en moins de relations humaines*, Paris, Éditions de l'Échappée, 2015

Anne Tursz, *Adolescents, risques et accidents*, Paris, Centre International de l'Enfance

Unicross, *Bunt, bullig, beliebt — 68 wie heute* (Coloré, costaud, populaire — 68 ans aujourd'hui), 2018

<https://www.youtube.com/watch?v=huiFgSKIpZo&fbclid=IwAR34N6ABedNe5CsE7fWemGS7pNjAFNvPSwv8Jhx1a8eWyLmPhb16xITaI9A>

John Urry, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007

Arnold Van Gennep, *Les rites de passage : étude systématique des rites*, Paris, A. et J. Picard, 1991

Stéphanie Vincent, *Les “ altermobilités ” : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, Paris, 2008

Stéphanie Vincent-Geslin, et Jean-Yves Authier, « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. » *Cahiers de recherche sociologique*, 2015, pp. 79–97

Jean Verdon, *La nuit au moyen-Âge*, Paris, Perrin, 1995

Paul Verlaine, « Résignation », *Poèmes saturniens*, Paris, Alphonse Lemerre, 1866

Paul Virilio, *Vitesse*, Paris, Le Pommier, 2011

« Civilisation Vitesse », *Le Nouvel Observateur*, 2001

Claude Wagner, *L'automobile et le supermarché. 50 ans de dérive consumériste*, Vulaines-sur-Seine, Éditions du Croquant, 2019

Paul Watzlawick, *An anthology of human communication: Text and two hour tape*, Palo Alto CA, Science and behavior books, 1964

Patrick Watier, *Une introduction à la sociologie compréhensive*, Belval, Les Éditions Circé, 2002

Max Weber, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Flammarion, 2000

Économie et société, Berkeley, University of California Press, 1922

Simone Weil, *Journal d'usine*, Paris, Gallimard, 1951

Edith Wharton, *La France en automobile*, Paris, Editions Mercure de France, 2015

David W. Winnicott, *Les objets transitionnels*, Paris, Payot & Rivages, 2010

Joël Yerpez, *Le risque routier dans la ville : essai sur une commune provençale*, Paris, Economica, 1998

Ying Chen, *La lenteur des montagnes*, Montréal, Boréal, 2014

Filmographie

Pamela Friman, « Arrivederci Fiero », *How I met your mother*, USA, 2007

Joris Goulenok, *Amours solitaires*, 2020

Justin Kerrigan, *Human Traffic*, UK, 1999

John Lasseter, *Cars*, USA, 2006

Louis Lumière, *Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, France, 1896

David Lynch, *Lost Highway*, USA, France, 1997

Noam Muro, *300*, USA, 2009

Steven Spielberg, *Duel*, USA, 1971

Radio

Ali Rebeih, « Comment Albert Camus peut-il changer notre vie », *Grand Bien Vous Fasse*, 3 janvier 2020

Peinture

Edward Hopper, *Nighthawks*, 1942

Youtube

Amixem, *L'UNE DE CES DEUX PERSONNES DOIT MOURIR. (Moral Machine)*, consulté le 2 janvier 2020. URL : <https://www.youtube.com/watch?v=DnjcSV6ftow>

Musique

David Bowie, « I'm deranged », *I. Outside*, 1995

Serge Gainsbourg, « Melody », *Histoire de Melody Nelson*, 1971

Kraftwerk, “Autobahn ”, *Autobahn*, 1974

Photographie

Lucas Zimmermann, *Solitude Palace*

Annexe : grille d'entretien

La transmission

- Comment évaluez-vous la conduite de votre père, de votre mère ?
- Quelle critique en feriez-vous ?
- Pensez-vous avoir été influencé par l'un ou l'autre ?
- Pensez-vous avoir été influencé par quelqu'un dans votre conduite ?
- Qui est votre modèle en matière de conduite routière ?

Conditions de l'apprentissage

- Étiez-vous impatient d'apprendre à conduire ? Pourquoi ?
- Pourriez-vous me raconter votre première expérience de conduite ? Comment l'avez-vous vécu ?
- Comment avez-vous appris à conduire (conduite accompagnée, autoécole, copain qui prête sa voiture...)
- Comment l'avez-vous vécu ?
- Que pensez-vous de la manière d'apprendre à conduire ?
- Quelle serait pour vous la meilleure manière d'apprendre ?

Obtention du permis de conduire

- Aviez-vous conduit sans permis ?
- Avez-vous eu des difficultés pour obtenir votre permis ?
- Qu'a représenté pour vous l'obtention du permis ? Avez-vous fêté l'événement ? De quelle manière et avec qui ? A qui en avez-vous parlé ?
- Qu'est-ce que cela a changé dans votre vie ?
- Que représente pour vous (ou qu'a représenté) l'autocollant A lors de vos trois premières années de conduite ?
- Si vous n'avez plus l'autocollant A, qu'est-ce que cela représente pour vous ?

Rapport à la voiture s'ils en ont une

- Quelle voiture utilisez-vous ? Si c'est celle de vos parents ou d'un proche qu'en pensez-vous ?
- Etes-vous attaché à votre voiture ? Comment la traitez-vous ?
- L'habitez-vous comme un lieu privilégié ou est-elle à vos yeux un simple objet ?
- Avoir une voiture à vous est-il important ?
- La marque de votre voiture est-elle importante ?
- Que privilégiez-vous dans une voiture ?

La sociabilité avec sa voiture

- Emmenez-vous souvent des amis dans votre voiture ?

S'il possède une voiture

- o La prêtez-vous ?
- o L'entretenez-vous ?
- o Conduisez-vous différemment si vous êtes seul ou avec des amis, donnez des exemples ?

S'il n'en possède pas

- o Pourquoi vous ne possédez pas votre propre voiture ?
- o Vous arrive-t-il tout de même d'emmenez-vous des amis dans votre voiture ?
- o Conduisez-vous différemment si vous êtes seul ou avec des amis, donnez des exemples ?

Les mobilités partagées (être passager avec ses parents, ses amis ou en co-voiturage)

- Comment jugez-vous la conduite des autres de manière générale ?
- Intervenez-vous si vous pensez que le conducteur prend des risques ? Avec vos parents ? Des amis ? En co-voiturage ?
- Vous arrive-t-il de donner des conseils ? A vos parents ? A vos amis ? En co-voiturage ?
- Si vous faites de l'auto-stop avez-vous une appréhension sur la conduite du conducteur (ou de la conductrice) qui vous prend ?
- Osez-vous intervenir si vous êtes troublé par sa conduite sur la route ?
- Vous arrive-t-il de prendre des auto-stoppeurs ? Pourquoi ? Prenez-vous n'importe quel auto-stoppeur ?
- Avez-vous confiance dans les applications de co-voiturage ? Pourquoi ?

Rapport à la transgression

- Respectez-vous le code de la route ?
- Y a-t-il des circonstances où vous n'en tenez pas compte ?
- Pouvez-vous donner des exemples de circonstances où vous n'en avez pas du tout tenu compte ?
- Mettez-vous toujours votre ceinture de sécurité ?

La vitesse

- Que représente la vitesse pour vous ?
- Respectez-vous les limitations de vitesse ? Pourquoi ? Sont-elles justifiées à vos yeux ?

Le goût pour les courses automobiles

- Que pensez-vous des courses automobiles ?
- Les regardez-vous à la télévision ou en allant sur les circuits ?
- Que pensez-vous des rallyes ?
- Aimeriez-vous y participer ?

Leur comportement intègre-t-il une dimension de protection

- A quoi êtes-vous particulièrement attentif quand vous conduisez ?

Rapport aux substances (alcool, cannabis, autres)

- Vous arrive-t-il de prendre votre voiture après avoir bu ?
- Le faites-vous si vous êtes accompagné ?
- Vous arrive-t-il de prendre votre voiture après avoir fumé du cannabis ?
- Vous arrive-t-il de prendre votre voiture après avoir consommé du LSD ou de l'ecstasy ou d'autres drogues ?
- Le faites-vous si vous êtes accompagné ?
- Acceptez-vous qu'un(e) ami(e) vous emmène dans sa voiture après avoir bu ou fumé du cannabis ?

Usages des technologies de l'information et de la communication

- Quel est votre usage de l'autoradio ?
- Consultez-vous votre portable au volant ? Envoyez des SMS ? ou répondez-vous à des appels ? Cela vous paraît-il dangereux ?
- Consultez-vous d'autres écrans en voiture ?
- Parlez-nous de votre usage de la géolocalisation en voiture ?

Usages courants de la voiture

- Pouvez-vous donner des exemples de vos usages les plus courants de votre voiture ?
- A quelle fréquence l'utilisez-vous ?
- Pouvez-vous dire à quel moment et pourquoi vous avez pris votre voiture cette semaine ?

- Aimez-vous conduire ? Où ?
- Que ressentez-vous en conduisant ?
- Préférez-vous conduire le jour ou la nuit ?
- En ville ou à la campagne ?

La relation autoroute-route

- Si vous avez le choix préférez-vous la route ou l'autoroute ? Pourquoi ?
- Que reprochez-vous à la route ?
- Que reprochez-vous à l'autoroute ?

Dans quels domaines se sentent-ils vulnérables ?

- Quels sont les dangers les plus grands que vous percevez en conduisant ?
- Vous êtes-vous senti en danger un jour en voiture ? Racontez.

Situer la conduite dans la hiérarchie des risques

- Conduire votre voiture vous semble-t-il risqué ? Pourquoi ?
- Quand vous êtes passager vous sentez vous en danger ? En sécurité ? Pourquoi ?
- A quel moment pouvez-vous vous sentir moins en sécurité ?

Accidents : raconter

- Avez-vous eu des accidents en tant que passagers ? Racontez Qu'en avez-vous appris ?
- Avez-vous eu des accidents en tant que conducteur ? Racontez Qu'en avez-vous appris ?
- Avez-vous eu des accidents en tant que piétons ou conducteurs de deux-roues ? Racontez Qu'en avez-vous appris ?
- Avez-vous eu des amis qui ont eu un accident ? Racontez.

Autoévaluation de la conduite

- Pensez-vous être un bon conducteur ?
- Avez-vous le sentiment de mieux conduire que lors de vos débuts ?

Évaluation de l'autre

- Comment évaluez-vous le comportement des cyclistes ?
- Comment évaluez-vous le comportement des piétons ?
- Comment évaluent-ils la conduite de leurs amis ?

Évaluation des campagnes de prévention

- Que pensez-vous des campagnes de prévention routière ?
- Y en a-t-il une qui vous a marqué ? Pourquoi ?
- Ces campagnes modifient-elles votre manière de conduire ?

Quelles sont vos préconisations en termes de prévention et de sécurité ?

La jeunesse et la route

Résumé

La conduite automobile est un moyen de reprendre le contrôle sur une existence complexe. Particulièrement pour cette jeunesse pressée, hyperconnectée, constamment sollicitée. Déjà, le permis de conduire reprend les codes de rites traditionnels. Et la voiture, symbole d'autonomie, de liberté, de voyage. Elle fait partie de ces piliers de la prise d'autonomie dont se saisissent certains pour s'émanciper. Appel à la liberté, à la flânerie, à la vitesse. Objet convivial, l'automobile est aussi sujet à tensions, ambivalences. Un terrain fertile pour une socio-anthropologie de cet objet du quotidien. Si elle confronte systématiquement au risque (sanitaire, mais aussi écologique, social, etc.), la conduite chez les jeunes participe sur bien des aspects à la construction de soi. Plus largement, elle met en lumière certaines stratégies d'interaction telles que le rite de puissance, la mise en ambiance. Elle propose un moment à soi, privilégié, mais sujet à l'*alea* de cet espace profondément hétérogène qu'est la route. Plus largement, le sens qu'accordent les jeunes conducteurs et conductrices à l'automobile témoigne de l'importance primordiale et toujours actuelle du déplacement dans les sociétés contemporaines. Parce qu'aujourd'hui, l'accès à la mobilité est un pilier de la prise d'indépendance.

Mots clés :

Mobilité, hypermodernité, jeunesse, automobile, quotidien, risque, ambiances

Résumé en anglais

Driving is a way to regain control over a complex existence. Especially for this hurried, hyperconnected, constantly solicited youth. Firstly, the drivers license retakes the codes of traditional rites. And the car, symbol of independence, of freedom and travel. It is one of those foundations of autonomy that some people seize to emancipate themselves. A call for freedom, for strolling, for speed. As a convivial object, the automobile is also subject to tension and ambivalence. A fertile ground for a socio-anthropology study of this everyday object. Even if it systematically confronts risks (sanitary, but also ecological, social issues etc.), young people driving participates in many aspects in the construction of oneself. Precisely, it highlights some of the interaction strategies such as the power rite, the atmosphere setting. It offers a moment to oneself, a privilege, but is still subject to the hazard of the deeply heterogeneous space that is the road. Mostly, the meaning that young drivers give to the automobile testifies of the primordial and still current importance of move and travel in contemporary societies. Because today, access to mobility is a key to independence.

Keywords :

Mobility, hypermodernity, youth, driving, daily, risk, atmosphere