
Table des matières

Résumé.....	11
Abstract.....	12
1. Introduction.....	19
2. Approche conceptuelle.....	21
2.1. Les représentations sociales comme expressions des normes valeurs et attitudes d'un groupe.	21
2.1.1. <i>De Durkheim à Moscovici, du concept à la théorie.....</i>	22
2.1.2. <i>Définition et caractéristiques des représentations sociales.....</i>	24
2.1.3 <i>Processus psychologiques à l'œuvre dans la production des représentations sociales.....</i>	26
2.1.4. <i>Qu'est-ce qu'un objet de représentation sociale ?.....</i>	30
2.1.5. <i>Les fonctions des représentations sociales.....</i>	31
2.1.6. <i>Une approche originale entre le niveau individuel et le niveau collectif.....</i>	34
2.2. L'approche structurale des représentations sociales.....	37
2.2.1 <i>Le noyau central.....</i>	38
2.2.2. <i>Propriétés et Caractéristiques du noyau central.....</i>	40
2.2.3. <i>Le système périphérique.....</i>	41
2.2.4. <i>Les principes organisateurs: une hypothèse alternative à celle du noyau central.....</i>	43
2.3. Les pratiques sociales comme facteur de transformation des représentations sociales.....	45
2.4. Aspects normatifs des représentations sociales.....	48
2.4.1. <i>Représentations, normes et influence sociale.....</i>	48
2.4.2 <i>La théorie de la conditionnalité.....</i>	51
2.4.3. <i>Zone muette et masquage des représentations sociales.....</i>	57
2.4.4 <i>Technique de substitution et norme d'internalité.....</i>	59
2.4.5. <i>Représentation sociale et modèles normatifs.....</i>	61

3. Adolescents et cyclomoteurs, une association risquée	67
3.1 « L’objet » cyclomoteur	68
3.1.1 <i>Un parc en nette diminution</i>	68
3.1.2 <i>Débridage et détournement de la loi.....</i>	70
3.2 Une formation spécifique.....	71
3.3 Les adolescents conducteurs	72
3.4 Accidentologie.....	75
3.5 Facteurs accidentogènes	79
3.6. Vers une approche psycho-sociale des adolescents scootéristes.....	82
3.6.1. <i>De la nécessaire prise en compte du contexte social.....</i>	82
3.6.2 <i>Une relation particulière au risque</i>	84
4. Phase exploratoire.....	89
4.1. Associations libres	89
4.2. Résultats des associations libres.....	90
5. Problématique	95
6. Méthodologie et stratégies d’analyse.....	99
6.1. Questionnaire des choix alternatifs adapté à la conduite de cyclomoteurs.	100
.....	
6.1.1. <i>Elaboration du Questionnaire</i>	102
6.1.2. <i>Evolutions du questionnaire.....</i>	104
6.1.3. <i>Evolutions des consignes</i>	104
6.1.4. <i>Mise en place des consignes.....</i>	108
6.2. Echantillons et procédures	109
6.2.1. <i>Procédures</i>	110
6.2.2. <i>Population d’étude</i>	111

6.3. Stratégies d'analyse : étude en plan Q et analyse de régression multiple et équations structurelles	113
6.3.1. Méthodologie en plan Q.....	113
6.3.2. Les modèles structuraux.....	116
6.4. Hypothèses	119
6.4.1. Questionnaire 1.....	119
6.4.2. Questionnaire 2.....	120
6.4.3. Questionnaire 3.....	121
6.4.4. Questionnaire 4.....	123
6.5. La technique des petites histoires	123
6.5.1. Scenarii thématiques	125
6.5.2. Population	134
6.5.3. Stratégie d'analyse : analyse thématique du contenu	134
7. Résultats.....	137
7.1. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 1	137
7.1.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 1	137
7.1.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 1.....	142
7.1.3. Interprétation.....	145
7.2. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 2	148
7.2.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 2.....	148
7.2.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 2.....	152
7.2.3. Interprétation.....	160
7.3. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 3	164
7.3.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 3.....	164
7.3.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 3.....	169
7.3.3. Interprétation.....	177
7.4. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 4	184
7.4.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 4.....	184

7.4.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 4.....	188
7.4.3. Interprétation.....	195
Synthèse des résultats du test des choix alternatifs.....	201
7.5. Les petites histoires	205
7.5.1. Usage du Scooter.....	205
7.5.2. Obtention du scooter.....	209
7.5.3. Image du scooter.....	214
7.5.4. Modification du scooter.....	219
7.5.5. Scooter, vitesse et acrobaties.....	224
7.5.6. Scooter, alcool et cannabis.....	230
7.5.7. Scooter et vie de groupe.....	237
7.5.8. Scooter et respect/irrespect de la règle.....	243
8. Discussion Générale	255
8.1. La représentation sociale du scooter chez les adolescents.....	256
8.1.1. Autour de quels éléments s'articule la représentation du scooter ?	256
8.1.2. Un instrument de transgression et d'intégration	259
8.2 Une représentation sous influences	262
8.2.1. Des modèles normatifs en interaction plutôt qu'en compétition.....	262
8.2.2. Un scooter à piloter, des normes à négocier.....	266
8.3 Apports et perspectives méthodologiques de la recherche.....	269
9. Conclusion et perspectives	273
Bibliographie	277
Index des figures et tableaux.....	291
Table des annexes.....	299

1. INTRODUCTION

Conduire un deux-roues motorisé est une activité risquée, il suffit d'analyser les données françaises et internationales de l'accidentologie pour s'en convaincre. Ainsi, dans les pays de l'Union Européenne, le risque encouru par un usager de deux roues motorisées de trouver la mort sur la route serait 20 fois supérieur à celui encouru par un automobiliste (Peden et al, 2004). Si de nombreuses études ont été menées sur les motocyclistes, bien plus rares sont les travaux qui portent sur les cyclomotoristes, qui représentent pourtant selon les statistiques de l'ONISR une population d'usagers vulnérables (ONISR, 2012, 2013, 2014, 2015). Comparativement aux motards et aux autres types d'usagers, cette population d'utilisateurs de petites cylindrées possède la particularité d'être composée majoritairement d'adolescents c'est à dire, de conducteurs peu expérimentés, peu formés et en proie à des problématiques singulières de leur classe d'âge.

Parcourant la littérature, nous remarquons que la question des adolescents cyclomotoristes n'est en général traitée que sous des aspects statistiques et quantitatifs, principalement sous l'angle de l'accidentologie et nous n'avons trouvé que fort peu d'études proposant une analyse de la conduite de cyclomoteurs (Njå, 2011; Njå & Nesvåg, 2007; Reeder, Chalmers & Langley, 1992 ; Reeder, Chalmers, Langley & Begg, 1992). Ainsi nous nous proposons ici de poursuivre la démarche initiée par Gaymard (2007) en investiguant les représentations sociales de la conduite chez les jeunes dans un contexte routier et notamment en nous penchant sur les normes et croyances en vigueur dans les groupes de jeunes à propos de *l'objet scooter* pour mieux en saisir l'impact sur les conduites individuelles.

2. APPROCHE CONCEPTUELLE

2.1. Les représentations sociales comme expressions des normes valeurs et attitudes d'un groupe.

Pour investiguer cette « *réalité représentée et appropriée par l'individu et le groupe* » qu'évoque Abric (1994a, p.12), ainsi que le rôle du social dans la relation entre le sujet et l'objet, nous nous tournerons vers la théorie des représentations sociales et plus particulièrement vers ses développements concernant les aspects normatifs des représentations. En effet, les normes sociales portent directement sur des pratiques et peuvent faire objet de désirabilité sociale.

Les représentations sociales, quant à elles, permettent de rendre compte du sens qu'un groupe d'individus attribue à une pratique. Les chercheurs travaillant sur ce champ théorique ne se sont pas seulement intéressés à l'objet de la représentation ou au contenu de la représentation et à l'organisation de ce contenu mais ils ont décrit la représentation sociale et sa structure comme un système normatif (Flament, 1999a) qui propose aux individus « *un éventail de conduites possibles en restant conformes aux normes de la société dans laquelle on vit* » (Gaymard, 2003a)

Nous présenterons dans un premier temps la théorie des représentations sociales, évoquant ses développements théoriques et définitions, puis nous nous attarderons sur l'approche structurale des représentations sociales (Abric, 1994). Nous nous intéresserons ensuite à la dynamique des représentations sociales et en particulier à la question des pratiques.

Nous aborderons en particulier les aspects normatifs des représentations sociales à travers la question des modèles normatifs (Flament, 1999), de la conditionnalité de la règle (Gaymard, 1999) ou encore de la zone muette (Guimelli & Deschamps, 2000). Nous décrirons plusieurs études portant sur ces différents aspects.

2.1.1. De Durkheim à Moscovici, du concept à la théorie

C'est Durkheim qui, en 1898 dans un numéro de la *Revue de métaphysique et morale*, le premier, introduit la notion de «*représentation collective*», qu'il distingue des «*représentations individuelles*». Il y évoque des analogies existantes entre les lois sociologiques et des éléments psychologiques. Selon lui, «*la vie collective, comme la vie mentale de l'individu, est faite de représentations ; il est donc presumable que représentations individuelles et représentations sociales sont, en quelque manière, comparable* » (Durkheim, 1898 ; p.274).

Marquant une différence entre la notion de représentations individuelles, les travaux psychologiques s'y rattachant, et ce qu'il nomme «*représentations collectives* », Durkheim développe :

« si l'on peut dire, à certains égards, que les représentations collectives sont extérieures aux consciences individuelles, c'est qu'elles ne dérivent pas des individus pris isolément, mais de leur concours ; ce qui est bien différent. Sans doute, dans l'élaboration du résultat commun, chacun apporte à sa quote-part ; mais les sentiments privés ne deviennent sociaux qu'en se combinant sous l'action des forces sui-generis que développe l'association ; par suite de ces combinaisons des

altérations mutuelles qui en résultent, il devienne autre chose » (Durkheim, 1898, p. 295).

Ces représentations « *collectives* » désignent, selon Durkheim, des formes de pensées partagées par une société qui orientent les conduites et définissent ce qui est conforme aux normes ou non. Elles naissent, selon lui, de l'interaction entre des « *consciences élémentaires* » à l'intérieur de la société. Elles sont donc « *plus que la somme des représentations de chaque individu* ». Ces représentations collectives peuvent s'exprimer dans « *l'opinion publique* » et ainsi influencer les actions de la vie sociale.

L'idée de Durkheim n'eut que relativement peu de répercussions à l'époque et ce n'est que beaucoup plus tard que Moscovici (1961) la fit ressurgir. L'apport de Moscovici va au-delà de celui de Durkheim et c'est lui qui est considéré aujourd'hui comme le fondateur de la théorie des représentations sociales. Il les définit, dans son ouvrage *La psychanalyse, son image et son public* (1961), comme « *une organisation psychologique, une modalité de connaissance particulière, un processus de médiation entre concept et perception* » (Moscovici, 1961. p.302). Par cette définition, il insiste sur la nécessité d'abandonner la distinction classique entre le sujet et l'objet et il déclare qu'« *il n'y a pas de coupure entre l'univers intérieur et l'univers extérieur de l'individu ou du groupe. Le sujet et l'objet ne sont pas foncièrement distincts* » (Moscovici, 1961. p.301). Il insiste aussi sur l'étude du « *sens commun* », révélateur des représentations sociales.

Moscovici a lancé, avec sa théorie, un mouvement qui sera poursuivi par plusieurs auteurs et qui exerce aujourd'hui une influence considérable, non seulement sur les recherches en psychologie sociale, mais aussi en sociologie.

2.1.2. Définition et caractéristiques des représentations sociales

En premier lieu, Moscovici indique que les représentations sociales «*peuvent être comparées à des théories du savoir commun, à des sciences populaires, qui se diffusent dans une société*» (Moscovici, 1998. p.11). De façon synthétique, on considère qu'il s'agit de représentations construites dans le cadre de pratiques quotidiennes et partagées par l'ensemble des membres d'un groupe social, au-delà de leurs particularités individuelles. Moscovici (1961) a montré que la représentation sociale sous-tend la transformation d'un savoir parfois technique ou scientifique en sens commun.

Par la suite, ses nombreux continuateurs se sont efforcés de formuler des définitions précises de ce concept de représentation sociale. Face à cette abondance de définitions, nous avons tâché de recouper les caractéristiques des représentations sociales qui nous apparaissent énoncées de façon commune et récurrente.

Moscovici (1961) indique, en guise de premier élément constitutif d'une définition, que les représentations sociales constituent des «univers d'opinions». Pour Jodelet (2003a), elles sont composées d'informations, d'images, d'opinions et d'attitudes. Abric (1994a), ajoute à leur composition des informations, des croyances, des opinions et des attitudes. De façon plus synthétique il nous semble que les représentations sociales sont formées d'un ensemble d'éléments cognitifs (opinions, informations, croyances, attitudes) relatifs à un objet social.

L'assemblage de ces éléments cognitifs aboutit à la constitution d'une véritable connaissance «*connaissance du sens commun*» (Guimelli, 1999) ou d'une pensée qualifiée de «*naturelle*» ou de spontanée. Pour les auteurs cités plus haut, ces connaissances «*naïves*» ne doivent pas pour autant être considérées comme fausses ou erronées. Si elles

demeurent le plus souvent distinctes de la connaissance scientifique, il ne faut pas en minimiser l'importance, car elles contribuent à la « *construction sociale de notre réalité* », pour reprendre Jodelet (1984).

Certains auteurs précisent aussi ce qui permet de qualifier ces représentations de « *sociales* ». Pour Codol notamment, cité par Moscovici (Moscovici, 1999. p. 99), ce qui fait leur caractère social « *ce sont moins leurs supports individuels ou groupaux que le fait qu'elles soient élaborées lors de processus d'échanges et d'interactions* ». Pour Guimelli, une représentation est essentiellement sociale parce que c'est « *la richesse des communications internes au groupe qui, en référence à ses modèles, ses croyances et ses valeurs, canalise et oriente l'activité de production de ses individus* » et parce qu'une représentation sociale « *est partagée par les individus d'un même groupe* », et que de ce fait, « *elle marque la spécificité de ce groupe et contribue à le différencier des autres* » (Guimelli, 1994. p12-13). Enfin, Jodelet définit également les représentations sociales comme un forme de connaissance sociale précise : « *le social y intervient de plusieurs manières: par le contexte concret où sont situés les personnes et groupes, par les communications qui s'établissent entre eux, par le cadre d'appréhension qui fournit leur bagage culturel, par les codes, valeurs ou idéologies liés aux positions ou appartenances sociales spécifiques* » (Jodelet, 1984, p.360-361).

Suite à l'évocation de ces éléments caractéristiques des représentations sociales, on retiendra en guise de synthèse une définition plus récente de Flament et Rouquette (2003) :

« D'une manière générale, non technique, une représentation sociale est une façon de voir un aspect du monde, qui se traduit dans le jugement et dans l'action (...) Elle ne peut être suffisamment appréhendée chez un individu

singulier, elle renvoie à un fait social. On peut dire aussi qu'une représentation sociale est un ensemble de connaissances, d'attitudes et de croyances concernant un « objet » donné. Elle comprend des savoirs, des prises de position, des applications de valeurs, des perspectives normatives ... (...). Une représentation sociale, enfin, peut être caractérisée comme un ensemble d'éléments cognitifs liés par des relations; ces éléments et ces relations se trouvant attestés au sein d'un groupe déterminé » (Flament et Rouquette, 2003, p.13).

2.1.3 Processus psychologiques à l'œuvre dans la production des représentations sociales

Dans cette partie, nous évoquerons les principaux mécanismes qui interviennent dans la formation des représentations sociales. Si des principes d'analogies, d'exemplification, ou de répétition, jouent un rôle dans le processus de reconstruction de la réalité (Roussiau & Bonardi, 2001), nous intéresserons ici aux deux processus majeurs que sont l'objectivation et l'ancrage.

L'objectivation est un processus par lequel un groupe va pouvoir matérialiser et simplifier un concept inconnu et abstrait en le rendant plus concret (Guimelli, 1999). Ce processus se déroule à partir des connaissances préexistantes du groupe et Guimelli (1999) y distingue deux étapes. Il s'agit dans un premier temps d'une sélection perceptive puis d'un phénomène de dé-contextualisation.

D'un côté la perception sélective filtre les informations disponibles sur l'objet et de l'autre elle possède une fonction d'ordre normatif puisque cette sélection concerne des informations qui sont en adéquation avec les valeurs du groupe. La dé-contextualisation désigne également une forme de sélection. En effet, quand un groupe rencontre un phénomène nouveau, il va alors passer outre le contexte original de l'information (Guimelli, 1999). En d'autres termes, le groupe interprète librement le phénomène à la lumière de ses propres attentes, de ses valeurs et de ses représentations préexistantes plutôt qu'à l'aune du contexte originel du phénomène. De cette façon, le groupe peut construire de nouveaux éléments qui seront autant de parts d'une réalité certes biaisée mais cohérente (Guimelli, 1999).

Les nouvelles informations ou les éléments sociocognitifs sont ainsi sélectionnés et dé-contextualisés pour former un « schéma figuratif ». C'est à partir de ce schéma que va se construire la représentation (Jodelet, 1984). Le schéma figuratif constitue, d'après Moliner, (1996 p. 149) « une forme perceptible et naturelle de l'objet de représentation. ». Il contient un faible nombre d'éléments particuliers qui composent la substance concrète de la représentation. On peut citer en guise d'exemple les travaux initiaux de Moscovici (1961) sur la représentation de la psychanalyse dans lesquels le schéma figuratif est constitué par l'opposition entre la conscience et l'inconscient. La vision du psychisme est alors articulée autour du conflit entre ces deux éléments. Ce conflit est également explicatif des maux et dysfonctionnements du psychisme.

Guimelli (1994b) souligne l'opérationnalité de ce processus en évoquant l'inscription de l'objet social de la représentation dans le concret. En effet, la simplification et le traitement de

l'information concernant l'objet lui permettent de s'inscrire dans la logique et la cohérence internes au groupe. Cette information devient alors consensuelle dans ce groupe et plus facile à communiquer.

C'est le processus d'ancrage qui lie la représentation au système préexistant. Une insertion d'un nouvel élément est toujours compatible avec les valeurs et les croyances saillantes du groupe donné. La nouvelle information sera ancrée ou reliée aux anciennes ce qui aura pour conséquence de rendre l'inconnu plus familier. Pour Moscovici, la catégorisation est au centre de ce processus. Doise et Palmonari indiquent que l'ancrage permet d'intégrer quelque chose d'inconnu, c'est à dire qui n'entre pas dans notre propre système de catégories, en le confrontant avec un élément d'une catégorie familière (Doise & Palmonari, 1986).

Doise (1990) développe en définissant l'ancrage comme l'intégration ou la liaison d'un objet à un cadre préexistant de référence. Ce cadre est composé des représentations précédentes, d'idéologies, des attitudes, des croyances, des valeurs, des comportements, etc. Cette intégration peut changer le cadre de référence lui-même si l'effet du nouvel objet ou du changement est considérable comme dans le cas, par exemple de catastrophes ou d'innovations (Seca, 2001). Ce changement n'est toutefois pas nécessaire; parce que la transformation concerne principalement le nouvel objet. Ainsi, grâce à l'ancrage, le nouvel objet devient plus familier, se rapproche des normes et valeurs du groupe.

Doise (1992) distingue trois niveaux d'ancrage: le premier est le niveau psychologique; le deuxième est le niveau psychosociologique et le troisième est le niveau sociologique. Dans le cadre du niveau psychologique on suppose que les attitudes, les croyances et les valeurs

relatives à un objet social varient entre les individus dans une société donnée. En outre, ces attitudes sont caractérisées par une intensité diverse. A ce niveau, contrairement aux deux autres niveaux, les différentes positions occupées dans la société par les participants ne sont pas prises en considération. Au niveau psychosociologique, L'ancrage des représentations sociales correspond aux rapports qu'elles entretiennent avec les « dynamiques d'identité » (Doise, 1992, p. 192), avec les interactions sociales, avec les relations intergroupes. En d'autres termes, il s'agit de la manière dont les sujets s'inscrivent dans un ensemble de rapports sociaux. Cette investigation permet de mettre à jour la façon dont les aspects cognitifs et affectifs des représentations peuvent influencer le développement de ces rapports sociaux. Le niveau sociologique de l'ancrage des représentations, est visible à travers les différences intergroupes quant aux significations accordées à un objet donné. Doise (1992, p. 189) indique que « *chaque insertion sociale partagée avec d'autres individus donne lieu à des échanges et expériences spécifiques qui modulent les représentations* ». Ainsi, l'appartenance sociale influence les modalités selon lesquelles un objet est interprété. L'étude de l'ancrage sociologique implique donc une démarche comparative et notamment la comparaison des représentations portées par deux groupes sociaux différents, ce qui permet de mieux saisir les dynamiques spécifiques à l'œuvre au sein d'un groupe social.

En guise de conclusion, il apparaît que l'objectivation décrit le processus par lequel un objet est constitué de façon formelle quand l'ancrage décrit la façon dont il est appliqué et intégré au sein des cadres préexistants de références par les membres d'un groupe.

2.1.4. *Qu'est-ce qu'un objet de représentation sociale ?*

Les représentations sociales, en tant que connaissances que les individus ont à propos de leur environnement, se déclinent en éléments se rapportant à un objet. D'après Flament et Rouquette (2003), pour être un objet de représentation sociale, un objet doit posséder une « *saillance socio-cognitive* ». Cette « *propriété complexe* », comme la nomme les deux auteurs, résulte de la réunion de deux aspects.

En effet, l'objet en question doit avoir une « *fonction de concept pour la plupart des individus* » et doit, de plus, « *constituer une référence fréquente dans les communications échangées au sein de l'unité sociale considérée* » (Flament et Rouquette, 2003, p.32).

Assurer une « *fonction de concept* » signifie que l'objet étudié doit renvoyer à une classe générale ou générique (par exemple, « *il n'y a pas de représentation sociale du dentifrice mais une représentation sociale de l'hygiène (...), pas de représentation sociale des pantoufles mais une représentation sociale du confort* » (Flament et Rouquette, 2003. p.32). Un objet de représentation sociale rassemble ainsi toute une série d'objets particuliers qui en constituent autant de spécifications ou d'illustrations.

Notre objet de représentation sociale doit, toujours selon Flament et Rouquette (2003), « *avoir une présence thématique récurrente dans les communications (aussi bien dans les conversations que dans les médias...)* » (Flament et Rouquette, 2003, p. 33).

Ces deux aspects particuliers d'un objet de représentation sociale semblent pouvoir s'appliquer aux deux-roues motorisés chez les adolescents. En effet, il s'agit bien là, non pas d'un simple objet physique ou seulement d'un moyen de transport, mais d'un concept dans lequel s'insèrent divers items (l'indépendance, la liberté, le risque ou la transgression...), qui

en sont autant d'éléments caractéristiques. De plus, le cyclomoteur est un objet de discussion pour les jeunes, des sites ou des pages sur les réseaux sociaux lui sont consacrés ainsi qu'aux différentes pratiques qu'il occasionne. Les jeunes trouvent le cyclomoteur également dans les discours des adultes, de la prévention routière, dans les publicités des constructeurs à l'endroit des jeunes et bien sûr à travers les phases de formation à la conduite que sont l'ASSR (Attestation Scolaire de Sécurité Routière) ou le BSR (Brevet de Sécurité Routière). Si le cyclomoteur, du moins dans sa version inférieure à 50 cm³ est globalement absent de la vie des adultes, il s'agit là pour les adolescents d'un des sujets des plus préoccupants. Se pose pour eux la question d'une acquisition ou non, des moyens de l'acquérir puis des pratiques à adopter le cas échéant.

2.1.5. Les fonctions des représentations sociales

Pour Jodelet, « nous avons toujours besoin de savoir à quoi nous en tenir avec le monde qui nous entoure. Il faut bien s'y ajuster, s'y conduire, le maîtriser physiquement et intellectuellement, identifier et résoudre les problèmes qu'il pose. C'est pourquoi nous fabriquons des représentations (...). Elles nous guident dans la façon de nommer et de définir ensemble les différents aspects de notre réalité de tous les jours, dans la façon de les interpréter, statuer sur eux et, le cas échéant, prendre une position à leurs égards et de la défendre » (Jodelet, p.47 et 99). On attribue donc plusieurs fonctions aux représentations sociales. Elles permettent en effet aux individus de comprendre la réalité sociale dont ils sont entourés, elles donnent également du sens à leurs actions et, dans le même temps, orientent ces mêmes actions. Elles aident les individus à définir leur identité et à marquer leur

appartenance à un groupe social. De ce fait, elles servent à réguler les relations entre les différents groupes sociaux.

Ces fonctions, évoquées par Jodelet, correspondent à ce qu'avait énoncé Moscovici (1961, 1984) à travers le rôle des représentations sociales dans le traitement de nouvelles informations ou d'un environnement inconnu. Pour lui, les groupes ou les ensembles sociaux vont reconstruire leurs réalités en créant un cadre commun d'interprétation du monde. Ce cadre commun rend les individus capables de comprendre et d'expliquer les objets qui les entourent. De fait, ils seront capables d'appréhender et de contrôler les phénomènes ou les événements qui ont un impact sur leurs vies. Par exemple, si un nouvel objet social influence la vie quotidienne des individus comme ont pu le faire internet (De Rosa & Bocci, 2000), ou l'euro (Roland-Lévy, 2002, 2003), ce nouvel objet ou nouveau phénomène deviendra un objet de représentation sociale.

Ce qui sous-tend la mise en place des représentations sociales est selon Moscovici (1984, 2002) notre tendance à craindre les objets ou événements inconnus. Donner un nom ou une explication à ces objets nous permet alors d'être plus à l'aise en exerçant un potentiel contrôle sur eux.

Comme nous l'avons vu précédemment, ce processus ne peut simplement être réduit à un niveau individuel. S'il y a bien des processus cognitifs individuels qui jouent un rôle important dans la formation des représentations sociales, il s'agit avant tout d'un processus social. Les individus partagent entre eux des informations à propos d'un nouveau phénomène vont conjointement essayer de trouver un consensus à propos de cet objet social. Nous pouvons ainsi dire, en reprenant Moscovici (1984), que la communication, que la

reconstruction de la réalité et que le contrôle de l'environnement forment des composants inhérents aux représentations sociales.

Il nous faut également prendre deux autres aspects importants en considération. Premièrement les différents groupes, en fonction de leur histoire et de leur passé, sont animés par des systèmes de valeurs, des normes et des savoirs différents. Deuxièmement, les représentations sociales servent de guides pour l'action et les pratiques réelles. En d'autres termes elles nous donnent des indications voir des instructions sur la façon dont nous devons nous comporter dans certaines situations dans lesquelles il est utile de savoir ce qui peut être fait ou non à l'intérieur d'un groupe social donné.

En résumé selon Moscovici (2002) le but principal de chaque représentation et l'appréhension d'un phénomène inconnu en vue de le rendre familier et explicable. Plus tard, Abric (1994), en continuateur de Moscovici proposera quatre types de fonctions caractéristiques des représentations sociales. Il s'agit de fonctions de savoir, de fonctions identitaires, de fonctions d'orientation et de fonctions de justification.

La première fonction évoquée par Abric (1994) est la fonction de savoir. Elle concerne les informations qui aident les membres d'un groupe ou d'une société à acquérir puis à intégrer le savoir de façon compréhensibles et cohérente au regard de leurs connaissances et de leur système de valeurs préexistants. Cette fonction facilite la communication entre les individus et leur permet de construire un cadre commun de référence.

La seconde fonction concerne les aspects identitaires. Plus précisément, elle permet la construction d'une identité en définissant la spécificité de chaque groupe. Au-delà des fonctions cognitives, les individus et les groupes s'inscrivent dans des cadres de référence à

l'intérieur de champ plus larges, comme par exemple la société ou la culture, qui constitue l'identité sociale. Cette identité est liée aux normes et aux valeurs qui sont déterminées par le groupe lui-même et par son histoire. Cette fonction identitaire permet le contrôle du groupe sur ses membres.

La troisième fonction évoquée par Abric (1994) est une fonction d'orientation. Il indique que l'interprétation de la réalité induit une base appropriée pour l'action. En d'autres termes il indique que les représentations guident les comportements. Ce guidage comporterait trois phases. Premièrement il détermine le but d'une situation, il génère un système d'anticipation puis enfin, il possède une nature prescriptive. Cette dernière dimension de la fonction d'orientation concerne la définition de ce qu'il est admis ou acceptable de faire dans un contexte social donné.

La quatrième et dernière fonction des représentations selon Abric (1994) est la fonction de justification. Il entend par cette fonction qu'il serait possible de justifier les conduites a posteriori. Les individus pourraient ainsi expliquer et rationaliser leurs comportements dans le cadre d'une situation auprès de leur pairs ou d'autrui.

2.1.6. Une approche originale entre le niveau individuel et le niveau collectif.

Durant l'histoire de la psychologie, le schisme entre les phénomènes psychologiques individuels et collectifs a été un sujet largement débattu. La distinction entre le niveau individuel et collectif apparaît déjà dans le travail de Wundt (Pleh, 2000). Wundt a évoqué

son travail sous l'angle de deux approches principales: la psychologie populaire, qui concerne une communauté donnée et la psychologie expérimentale, qui concerne l'individu.

L'objectif de Moscovici (1961, 2008) et d'autres auteurs qui travaillent dans le cadre des représentations sociales est de relier ces deux approches. Moscovici (2008) visait la création d'une psychologie sociale qui ne serait pas « ciblée, décontextualisée et strictement individuelle » et son mérite principal réside dans l'équilibre qu'il a trouvé entre les théories collectivistes et individualistes. Afin de trouver cet équilibre, il s'est inspiré de la littérature classique des psychologues, mais aussi, comme nous l'avons vu plus haut de la sociologie et notamment des travaux de Durkheim (1898). La théorie des représentations sociales découle ainsi de la théorie de Durkheim, qui déjà, distingue les représentations individuelles de représentations collectives.

Moscovici vise à reformuler la place de la psychologie sociale par le biais du concept de représentations sociales qui diffère de représentations individuelles et collectives de Durkheim (1898). Selon lui, les représentations sociales par leur nature sociale permettent d'aller au-delà des processus individuels et d'autre part, elles diffèrent des représentations collectives de Durkheim. Celles-ci sont décrites comme rigides en termes de structures et définissant la façon de penser des grands groupes telles que les sociétés.

Moscovici affirme que les représentations sociales sont diversifiées au sens où elles sont propres à un groupe donné. Ainsi, ce groupe sera différent d'un autre groupe social qui ne partage pas la même représentation. En ce sens, il est difficile de se référer à une représentation d'un objet social qui serait interprété de façon similaire par toute une société. En outre, selon Moscovici (1961, 2008) les représentations sociales ne disposent pas de

structures aussi rigides que les représentations collectives, car elles peuvent évoluer, surtout sous l'influence de pressions externes.

Dans la lignée de cette prise en compte des niveaux individuels et collectifs à travers la théorie des représentations sociales, il nous semble intéressant de considérer la proposition de Doise (1986) de distinguer quatre niveaux d'observation. Pour Doise (1986), il est possible d'affiner la dichotomie entre les niveaux individuel et social en définissant la continuité entre ces deux pôles. Selon lui, l'articulation du groupe et de l'individuel passe par différents niveaux d'explication utilisés dans la recherche :

1 Le niveau intra-individuel dans lequel il s'agit d'étudier l'organisation individuelle des perceptions, des évaluations, sans interaction avec l'environnement social et sans la présence d'autrui. Il s'agirait par exemple de tenter d'expliquer le racisme au niveau individuel.

2 Le niveau interindividuel (situationnel) dans lequel on s'attarde sur les interactions entre individus égaux et interchangeables dans une situation donnée. Le statut ou l'appartenance des individus n'entre pas en ligne de compte. La relation entre les protagonistes (dynamique, langage, corps, opinions,...) devient le principe explicatif des conduites.

3 le niveau intergroupe (positionnel) dans lequel on s'intéresse à la place de l'individu dans la hiérarchie sociale préexistante à la situation expérimentale. Les individus ne sont donc pas interchangeables, car ils ont tous leur rôle avant l'expérience. On regarde plus en détail comment l'appartenance à un groupe de statut différent influence les relations intergroupes. La position sociale est alors le principe explicatif.

4 Le niveau idéologique (culturel) au cours duquel on s'intéresse aux systèmes de valeur, croyance, idéologie, et normes. On essaie de trouver comment expliquer le partage social de ces dernières, et comment les individus justifient ou contestent l'ordre social.

Ainsi selon Doise (1984), un chercheur qui souhaite donner une explication complète, non réductionniste d'un phénomène social, se devrait d'associer au moins deux des quatre niveaux d'analyse. Le but serait alors de relier ces niveaux, et d'expliquer comment ils s'influencent et comment les dynamiques d'un niveau interviennent dans l'organisation d'un autre niveau.

2.2. L'approche structurale des représentations sociales

Considérer qu'une représentation possède une structure, revient à dire que les éléments qui la composent sont mutuellement dépendants. C'est cette dépendance même qui établit la cohérence de la représentation que met en œuvre un groupe social donné et non une « *transcendance du sens* » (Rouquette, 1994a). En d'autres termes, une représentation sociale se définit par deux composantes : ses éléments constitutifs d'une part, et son organisation, c'est-à-dire les relations qu'entretiennent ces éléments, d'autre part. On considère ainsi qu'une représentation sociale ne peut se réduire à la somme des significations de chacun de ses éléments pris isolément.

Il apparaît alors essentiel d'identifier le type de relations qu'entretiennent les éléments d'une représentation. Flament (1981) considère qu'une représentation est un ensemble de cognèmes, organisé par de multiples relations pouvant être orientées (implication, causalité, hiérarchie...) ou symétriques (équivalence, ressemblance, antagonisme...). Il considère

toutefois que tout ces cognèmes entretiennent une relation qu'il désigne de « *similitude* » (Flament, 1981) et qu'en quelque sorte, un cognème en appelle toujours en autre où y renvoie.

En d'autres termes, les éléments constitutifs d'une représentation sont « *hiérarchisés et entretiennent des relations qui en déterminent à la fois la signification et la place qu'ils occupent dans le système représentationnel* » (Rouquette et Rateau, 1998. p. 31).

Afin de rendre compte de cette organisation interne, Abric (1976, 1987) a élaboré la théorie dite du *noyau central des représentations sociales*. Celle-ci postule que l'organisation d'une représentation présente une caractéristique invariante : non seulement les éléments de la représentation sont hiérarchisés, mais toute représentation est organisée autour d'un noyau central, constitué d'un ou de quelques éléments qui donnent à la représentation toutes ses propriétés significatives.

2.2.1 Le noyau central

Pour Abric (1997b), l'organisation d'une représentation présente une modalité particulière, spécifique. **Non seulement les éléments de la représentation sont hiérarchisés mais, par ailleurs, toute représentation est organisée autour d'un noyau central, constitué d'un ou de plusieurs éléments qui donnent à la représentation sa signification.** « **Ce noyau central** est l'élément fondamental de la représentation car *c'est lui qui détermine à la fois la signification et l'organisation de la représentation* » (Abric, 1997b, p.21).

Voulant donner une définition globale d'une représentation en termes de structure et de système, Flament (2001a, p.60) précise qu'une représentation sociale « *est en système dans lequel le noyau central est une structure qui est en charge de l'organisation de tout le reste*

du système, c'est-à-dire de la partie périphérique ». Il faut entendre ici, que si un élément du noyau central change, toute la structure de la représentation change.

Ce noyau central, que Abric qualifie aussi de « *noyau structurant* », assure deux fonctions essentielles :

- Une fonction génératrice : « *il est l'élément par lequel se créent ou se transforment les autres éléments constitutifs de la représentation. Il est ce par quoi ces éléments prennent un sens, une valeur* ».
- Une fonction organisatrice : « *c'est le noyau central qui détermine la nature des liens qui unissent entre eux les éléments de la représentation. Il est, en ce sens, l'élément stabilisateur et unificateur de la représentation* » (Abric, 1997b, p.21 et 22).

Le noyau central a par ailleurs une autre propriété: il constitue l'élément le plus stable de la représentation, « *celui qui en assure la pérennité dans des contextes mouvants et évolutifs* ». Il sera, dans la représentation, l'élément qui va le plus résister au changement. En effet, toute transformation du noyau central entraîne une transformation complète de la représentation. Flament ajoute (2001a, p.58) que deux représentation sont différentes « *si, et seulement si, elles n'ont pas le même noyau central* ».

La notion de noyau permet aussi l'identification d'un individu à un groupe social : « *partager les mêmes représentations, c'est donc, pour les membres d'un groupe, partager un ensemble de croyances organisées autour d'un noyau commun. En ce sens, le noyau a bien une fonction consensuelle* » (Moliner, 1994. p.45). Abric (1994) écrit pour sa part que « *c'est par lui (le noyau central) que se définit l'homogénéité d'un groupe social* » (p.78).

2.2.2. Propriétés et Caractéristiques du noyau central

Pour Abric, un élément central doit avoir une valence plus importante que celle des éléments périphériques. La valence nous dit-il (Abric, 1994b, p.22) « *la propriétés d'un item d'entrer dans un nombre plus ou moins grand de relations d'induction* ». Moliner, ajoute qu'une cognition centrale doit être plus « *connexe* » qu'une cognition périphérique : « *d'un point de vue quantitatif, les éléments centraux se distinguent donc des autres par une plus grande connexité et donc par une certaine saillance* » (1996, p.63). Si connexité ou saillance sont des caractéristiques fondamentales d'un élément central, Abric et Moliner précisent l'importance fondamentale de la dimension qualitative rattachée au caractère « non négociable » des éléments centraux. Ceux-ci font figure « de prescriptions absolues ». Abric (2001), définit cette caractéristique indiquant qu'une remise en cause d'un élément central « *entraîne automatiquement la transformation ou l'abandon de la représentation* » (2001,p.83). Moliner (1996) évoque quant à lui une déstructuration de la représentation dans le cas d'une remise en cause d'un élément central et montre que la stabilité de la représentation est assurée par un processus de réfutation : « *chaque fois que des individus seront confrontés à des contradictions portant sur une commission centrale, il réfuteront, d'une manière ou d'une autre, l'information qui leur aura été proposée* » (Moliner, 1996.p.65).

Toujours selon Moliner (1996, p.64) une cognition « *est centrale parce qu'elle entretient un lien privilégié avec l'objet de la représentation* ». Il poursuit en indiquant que ce lien résulterait « *des conditions historiques et sociales qui ont présidé à la naissance de la représentation* ».

Flament confirme cette position privilégiée qu'occupe le noyau central dans la représentation en filant la métaphore du noyau d'un fruit (en l'occurrence une pêche) : « *sans noyau il n'y aurait pas de pêche* » (Flament, 2001, p.56).

Abric (1994b,p.23) rappelant que le noyau central est déterminé par la nature de l'objet, la relation du sujet ou du groupe avec celui-ci, indique que le noyau peut avoir deux dimensions différentes selon nature de l'objet et la finalité de la situation :

- Une dimension fonctionnelle : *dans des situations à finalité opératoire (ex : réalisation d'une tâche ou représentation de la ville).*
- Une dimension normative : *quand interviennent des dimensions socio-affectives, sociales ou idéologiques (ex : représentation de l'argent par Vergès, 1992).*

Selon Abric (1994b, p.79), les dimensions socio-affectives, sociales ou idéologiques seraient souvent présentes lorsqu'on se penche sur des objets sociaux ayant des enjeux et donnant lieu à des pratiques communes et des communications collectives intensives. Dès lors il précise que « *le noyau central est essentiellement normatif* ».

2.2.3. Le système périphérique

Autour du noyau central s'organisent des éléments périphériques. Ils sont en relation directe avec lui, c'est-à-dire que leur présence, leur valeur et leur fonction sont déterminées par le noyau. Selon Abric (1997b), « *ils constituent l'essentiel du contenu de la représentation, sa partie la plus accessible, mais aussi la plus vivante et la plus concrète* » (p.25).

Pour Flament (1994), c'est dans la périphérie que se vit une représentation sociale au quotidien. Par ailleurs, « *le fonctionnement du noyau ne se comprend qu'en dialectique continue avec la périphérie* » (p. 85).

Les éléments périphériques constituent ainsi l'interface entre le noyau central et la situation concrète dans laquelle opère la représentation et ils répondent à trois fonctions essentielles :

- Une fonction de concrétisation : « *directement dépendants du contexte, ils résultent de l'ancrage de la représentation dans la réalité et permettent son habillage en des termes concrets, immédiatement compréhensibles et transmissibles* » (Abric, 1997b, p.26).
- Une fonction de régulation : « *plus souples que les éléments centraux, les éléments périphériques jouent un rôle essentiel dans l'adaptation de la représentation aux évolutions du contexte. Peuvent alors être intégrées dans la périphérie de la représentation, telles ou telles transformations de l'environnement* » (Abric, 1997b, p.28).
- Une fonction de défense : le noyau central d'une représentation résiste au changement car sa transformation entraînerait un bouleversement complet: « *dès lors, le système périphérique fonctionne comme le système de défense de la représentation* ».

Selon Abric, les deux composantes des représentations sociales (noyau central et périphérie) fonctionnent comme deux entités complémentaires. En effet, il y a un système central (le noyau central), dont la détermination est essentiellement sociale, lié aux conditions

historiques, sociologiques et idéologiques, puis un système périphérique. Ce dernier est composé d'éléments permettant l'ancrage de la représentation dans la réalité du moment et dont la détermination est plus individualisée et contextualisée. « *Ce système périphérique permet une adaptation, une différenciation en fonction du vécu, une intégration des expériences quotidiennes. Il permet des modulations personnelles vis-à-vis du noyau central commun, générant des représentations sociales individualisées* » (Abric, 1997b, p.28).

Partant du principe que la périphérie est conditionnelle et que le noyau est constitué d'éléments non-négociables, certains auteurs considèrent que l'ensemble constitue un système normatif, au sein duquel une conduite minoritaire peut être justifiée par le système conditionnel.

Il existe cependant des hypothèses alternatives à celles du noyau central. La contradiction porte notamment sur la question de la nature consensuelle des représentations sociales.

2.2.4. Les principes organisateurs: une hypothèse alternative à celle du noyau central.

L'approche structurale des représentations sociales, à travers les travaux d'Abric (1994,1997) notamment se base sur la théorie du noyau central. Celui-ci s'appuie sur un consensus d'opinions des individus d'un groupe social concernant un objet. Pour Doise, Clémence et Lorenzi-Cioldi (1993), à la suite du processus d'objectivation, par lequel l'information abstraite se transforme en connaissances concrètes, un élément devient partagé, mais pas nécessairement consensuel pour un groupe donné. Cela signifie que les membres de

la communauté possèdent le même cadre de référence, mais dans ce même cadre, ils peuvent occuper des positions différentes. Par conséquent, les chercheurs tels que Doise et al. (1993), supposent que les connaissances partagées par des individus, pour un même objet social, contiennent différentes facettes et contrastes. Cette théorie s'oppose à celle d'Abric, dans laquelle le contenu de la représentation sociale est organisé autour d'un noyau central commun et absolu.

Doise (1986, 1990) postule que les représentations sociales sont des principes organisateurs qui génèrent des prises de position. Les représentations sociales sont alors décrites comme « *des principes organisateurs générateurs de prises de position liées à des insertions spécifiques dans un ensemble de rapports sociaux et organisant les processus symboliques intervenant dans ces rapports.* » (Doise, 1986, p. 85).

Pour Moliner (1995) ces principes organisateurs permettent des différences individuelles car si d'une part les représentations donnent aux individus des points de référence communs « *dans le même mouvement ces points de référence deviennent des enjeux à propos desquels se noueront les divergences individuelles. Si les représentations permettent de définir l'objet du débat, elles organisent aussi ce débat en suggérant les questions qu'il faut poser.* » (Moliner, 1995, p. 47). Il existe ainsi des croyances communes partagées par les membres d'un groupe au sujet d'un objet social donné, mais elles sont caractérisées par des modulations individuelles. Ces croyances communes constituent le cadre de référence ou la base commune de la représentation sociale et sont identifiées par Abric comme le « *noyau central* » alors que Doise parle lui de « *principes générateurs* » (Abric, 2001).

Pour Moliner (1995, p.50), le désaccord constaté entre les deux approches n'en est pas véritablement un dans la mesure où il porte sur deux phénomènes distincts. En effet, la théorie du noyau central porterait sur un consensus fondé sur la signification de la représentation quand la théorie des principes organisateurs porterait sur des divergences interindividuelles qui se fondent sur une dimension évaluative.

2.3. Les pratiques sociales comme facteur de transformation des représentations sociales

Flament (1994a, 2001b) a proposé une synthèse des différentes étapes du processus de transformation d'une représentation sociale. Sachant qu'une représentation sociale, dans une perspective structurale, ne se transforme que si le noyau central change, « *on part d'une modification des circonstances (externes à la représentation) qui entraînent des modifications des pratiques sociales (liées à la représentation) ; alors apparaissent des modifications dans la périphérie de la représentation, qui peuvent aboutir à une modification du noyau central* » (Flament, 2001b, p.49).

Moliner (1998, p.63) décrit cette dynamique, considérant les pratiques comme facteur d'évolution des représentations (rôle prescripteur des représentations), il précise que « *si les pratiques peuvent avoir un impact sur les représentations c'est dans la mesure où il s'agit d'ensembles de conduites finalisées par et pour des groupes sociaux* ».

Flament (1994a, 2001b) ajoute qu'il faut considérer la notion de réversibilité de la situation ou plus exactement, la perception qu'ont les individus des transformations

environnementales. Comme l'explique Moliner (1998, p.63) « *selon qu'elles seront perçues comme réversibles ou irréversibles, leur impact ne sera pas le même sur la représentation, mineur dans le premier cas et majeur dans le second* ».

Si l'on imagine un changement de situation irréversible, un retour à des pratiques anciennes est impossible, et c'est seulement dans cette situation que « *la représentation est engagée sur la voie d'une transformation essentielle* » (Flament, 2001b, p.50). Pour Moliner (1998, p.63) une telle transformation est « *envisagée dans des situations de crise ou de rupture* ». Dans l'éventualité d'un changement considéré comme réversible, le retour aux anciennes pratiques est possible et la situation est perçue comme exceptionnelle et temporaire.

Selon Flament (2001b, p.49), la dynamique des représentations sociales est régie par un principe ; la possibilité à chaque individu concerné de dire : « *De par les circonstances, je fais quelque chose d'inhabituel, mais j'ai de bonnes raisons pour cela* ».

Ainsi si on considère le cas d'individus confrontés à un changement de situation réversible, le noyau central restera stable et seuls seront modifiés les schèmes conditionnels du système périphérique. Il s'agit alors d'une transformation de la représentation par les pratiques, certes « *mais de certains éléments de son contenu et non de ses principes générateurs et organisateurs* » (Abric, 1994c, p.235).

Dans le cas d'un changement de situation (et donc de pratiques) irréversible, le rétablissement de l'équilibre cognitif nécessaire à l'individu va donc générer une transformation de la représentation. Selon Abric (1994c, p.236), il existe trois types de transformation d'une RS :

- Une transformation progressive: il s'agit d'une transformation sans rupture, sans éclatement du noyau central, qui apparaît lorsque les pratiques nouvelles ne sont pas totalement contradictoires avec le noyau central (ex: représentation de la chasse et de la nature de Guimelli, 1998).

- Une transformation résistante : Elle intervient lorsque les pratiques nouvelles sont contradictoires avec les anciennes mais permettent encore la mise en œuvre des mécanismes de défense de la représentation, avec apparition de schèmes étranges. Leur multiplication aboutit à une transformation du noyau central, donc de la représentation.

- Une transformation brutale : Elle apparaît lorsque les nouvelles pratiques mettent en cause directement la signification centrale de la représentation sans recours possible aux mécanismes de défense.

Ainsi, pour Abric, (1994a. p.237), l'analyse de toute pratique sociale suppose la prise en compte de deux facteurs essentiels : « *les conditions sociales, historiques et matérielles dans lesquelles elle s'inscrit d'une part et d'autre part le mode d'appropriation par l'individu ou le groupe concerné, mode d'appropriation où les facteurs cognitifs, symboliques, représentationnels jouent un rôle déterminant. Car pour qu'une pratique sociale, même imposée, se maintienne, encore faut-il qu'elle puisse, à terme, être appropriée, c'est-à-dire être intégrée dans le système de valeurs, de croyances et de normes, soit en s'y adaptant, soit en le transformant* ».

Abric nous indique de fait qu'une contradiction entre les représentations et les pratiques entraîne nécessairement la transformation de l'une ou de l'autre et que la connaissance du contenu d'une représentation sociale passe par la prise en compte des pratiques sociales qui y sont associées : « *Si les représentations sont déterminées par les normes et les valeurs, par l'histoire du groupe et sa mémoire collective, par ses matrices culturelles d'interprétation, elles le sont aussi par l'ensemble des conduites, passées ou actuelles des acteurs sociaux* » (Abric, 1994a.p.238).

2.4. Aspects normatifs des représentations sociales

Depuis quelques années, certains travaux se sont focalisés sur une approche normative des représentations sociales (Flament, 1999, 2001; Gaymard, 1999, 2003; 2009). Parce que les représentations se construisent aussi dans l'interaction sociale (Moscovici, 1961), il faut considérer que les pratiques ne sont pas le seul facteur impliqué dans la représentation. Il convient alors de prendre en compte le contexte social et plus particulièrement les phénomènes d'influence sociale.

2.4.1. Représentations, normes et influence sociale

Il est question d'influence sociale lorsque les émotions, les pensées ou les pratiques d'un individu sont impactées par les individus ou groupes de son entourage. Par exemple, les processus cognitifs de traitement de l'information effectués par un individu peuvent être influencés par le contexte social dans lequel il se trouve. Il existe plusieurs types d'influences

sociales et ces phénomènes ont été abondamment traités dans le cadre de la psychologie sociale et ont été déclinés dans divers travaux célèbres.

En guise de liste non exhaustive, on peut citer l'influence de la majorité (Asch, 1951), celle du leader (Hollander, 1960), celle des pairs (Bandura, 1980) mais aussi les études de Sherif (1935) sur la normalisation ainsi que celles de Milgram (1974) sur la soumission à l'autorité. Ces travaux ont en commun de montrer comment la pression sociale peut amener un individu à penser et agir de façon à satisfaire son entourage, par peur du rejet social. Les processus cognitifs deviennent ainsi des processus sociocognitifs puisqu'alors le traitement de l'information est « biaisé » ou déformé par le contexte social de l'individu.

Le scooter ou plus largement le cyclomoteur, parce qu'il véhicule une image de soi au sein du groupe et qu'il représente un vecteur d'émancipation des parents et d'intégration via par exemple les sorties entre amis et la liberté de circuler est un thème dont les jeunes débattent entre eux le sens et l'importance. Il devient de fait un objet social. De façon plus générale, le deux-roues est plus qu'un simple moyen de transport individuel, il possède une dimension collective ou du moins groupale par sa dimension identitaire. Par conséquent, pour bien comprendre le rapport qu'un individu entretient avec son véhicule, il nous semble nécessaire de tenir compte des processus sociocognitifs qui peuvent influencer ses choix, ses attitudes et comportements.

Dans le cadre de ce travail de thèse, nous nous intéressons à deux approches de l'influence sociale : les normes sociales et les représentations sociales. Ces deux notions servent de guides pour l'action, soit parce qu'elles nous renseignent sur les pratiques socialement partagées et/ou désirables, soit parce qu'elles nous permettent de donner du sens

à ces conduites. Les normes sociales renvoient à ce que les autres font ainsi qu'à ce qu'il est perçu comme socialement désirable de faire. Elles peuvent avoir une influence directe sur les comportements d'un individu.

La théorie des conduites normatives (Cialdini & Trost, 1998) a été élaborée pour rendre compte de l'influence d'autrui sur un individu. Elle s'appuie sur deux principes. Premièrement, il est possible de distinguer deux types de normes sociales : les normes descriptives et les normes injonctives. Les normes descriptives correspondent à ce que la majorité des gens fait dans une situation donnée. Un individu peut se référer, plus ou moins consciemment, à ces normes pour choisir comment se comporter. De l'autre côté, les normes injonctives renvoient à ce que les individus approuvent ou désapprouvent dans une société donnée. L'individu cherchera à suivre ces normes s'il craint d'être rejeté par la société ou par le groupe auquel il estime appartenir. Cialdini et Trost (1998) ajoutent qu'une norme sociale n'a d'influence sur le comportement d'un sujet que si elle est focale, c'est-à-dire saillante et présente à l'esprit et à la conscience de l'individu lorsqu'il accomplit une action.

En 1990, Schein évoque la place des normes dans la culture et fait référence à des modèles de croyances bien définies. Travaillant sur la socialisation organisationnelle, il pose la nécessité pour un individu ayant une optique d'intégration de démontrer qu'il est capable d'agir en fonction des normes et des valeurs qui régissent et font la nature même des organisations. Schein (1987) propose toutefois que les différentes valeurs et normes d'une organisation n'aient pas toutes la même importance, certaines étant considérées comme capitales et d'autres comme simplement désirables. Il évoque ainsi l'importance de prendre en compte les écarts ou déviations par rapport aux normes. Plus tard, Gaymard (2014) considérera que ces déviations forment la sous-structure de la théorie de la conditionnalité.

2.4.2 La théorie de la conditionnalité

Gaymard (1999) évoque pour la première fois le terme de « *théorie de la conditionnalité* » en reprenant les travaux de Flament(1994 a, 1994b) qui avait évoqué un phénomène de conditionnalité. A l'origine de ce concept, Flament en 1994 parle de variations conditionnelles au sein de la périphérie d'une représentation sociale.

« la périphérie est conditionnelle et le noyau central est constitué d'éléments non-négociables ; l'ensemble constitue un système normatif [...] au sein duquel une conduite minoritaire peut être légitime quand elle est justifiée par le système conditionnel » (Gaymard, 2003a, p. 50).

Pour Flament (1994b), les éléments périphériques contiennent des schémas de prescription du comportement qui ont la propriété d'indiquer ce qu'il est normal de faire ou de dire dans une situation donnée. Par l'emploi du terme « *conditionnalité* », Flament désigne le lien entre les notions de prescription et de condition et met ainsi en évidence que la prescription varie selon les conditions (dans telles ou telles conditions on doit faire ceci ou cela). La conditionnalité permet ainsi d'envisager des déviations (ou des transgressions) au sein même des normes.

Si il existe une norme à adopter de façon absolue dans une certaine situation, cela implique qu'il existerait des situations différentes dans lesquelles cet absolutisme serait remis en question. De façon concrète, lorsque nous observons les comportements sociaux, on peut voir que même lorsque les normes présentent des aspects absolus dans leur formulation (il faut, on doit...) , il existe de nombreuses variations conditionnelles. Au niveau discursif, on fait référence à une position générale, pour laquelle on met en œuvre une prescription qui

apparaît dès lors comme absolue. Ceci dit, sur le plan cognitif les prescriptions ne sont plus absolues mais conditionnelles, car elles couvrent à la fois le général et le particulier. L'observation des pratiques met en lumière les cas particuliers qui n'apparaissent pas dans le discours mais qui sont présents au niveau cognitif. La conséquence de ce phénomène d'interaction entre prescriptions et conditions est l'apparition de pratiques conditionnelles alors même que le discours est formulé de façon absolue.

Afin d'évoquer l'écart acceptable d'une pratique par rapport à la norme prescrite et à la règle, Gaymard (1999, 2003a) utilise le terme de « latitudes normatives ». Ces latitudes normatives désignent les variations conditionnelles qui permettent de justifier une déviance vis à vis de la pratique prescrite.

Ainsi, un individu peut adopter des comportements particuliers s'ils sont justifiés par le système conditionnel. Dans ce cas, le comportement prescrit par le système conditionnel s'en trouve légitimé et on peut alors parler de transgression légitime (Flament 1994b ; 2012 ; Gaymard 1999 ; 2003a, 2007, 2014 ; Gaymard, Bessin, Bordarie, Leguen 2012).

Les variations conditionnelles permettraient aux individus d'adopter des comportements qui pourraient être un peu déviants quant à la représentation partagée par leur groupe à propos d'un objet, sans être exclus de ce même groupe, « *ce mécanisme explique comment on peut être dans la norme de diverse façons, comment on peut être conforme sans être trop conformiste* » (Flament, 2001.p.259).

Gaymard a montré à la suite de Flament que cette conditionnalité de certains éléments de la représentation constituait en fait les marqueurs d'un système conditionnel au sein de la représentation. Avant l'apparition de cette théorie, la conditionnalité n'était évoquée que dans

le cadre de recherches visant à définir les éléments périphériques et leurs implications dans la dynamique des représentations sociales. Ces éléments périphériques, n'étaient alors considérés par les tenants de l'école Aixoise que comme une force de changement et d'évolution d'une représentation sociale.

En effet, les travaux de Flament (1994 a, 1994b) sur la question de la conditionnalité ont été effectués dans le cadre de la théorie du noyau central. Dans la plupart des travaux abordant les représentations sociales sous l'angle structural, on considère que les normes ne peuvent qu'appartenir au noyau central: « le système central est essentiellement normatif, le système périphérique *est fonctionnel* » (Abric 1994, in Gaymard 2014). Pour reprendre Gaymard (2014) : « *le noyau central avait le vent en poupe et ce qui apparaissait important pour le groupe comme les normes et les valeurs ne pouvaient qu'en faire partie* » (notre traduction »).

Cette sous-estimation de l'importance de la périphérie au profit du noyau trouve selon Gaymard (2014) ses racines dans le vocabulaire employé par les auteurs et dans le terme même de périphérie ont donné lieu à une mauvaise interprétation. En effet, le terme de « noyau central » induit une importance prépondérante de celui ci sur la « périphérie » qui revêt alors une connotation de seconde zone ou de moindre importance.

Gaymard (1999), partant de ce constat propose de mettre quelque peu de côté la théorie du noyau central pour mieux se focaliser sur les aspects normatifs de la représentation sociale. Il s'agit alors de travaux sur la négociation interculturelle chez les filles franco-maghrébines basés sur l'articulation des aspects normatifs des représentations sociales et de la question de la bi-culturalité.

Gaymard (1999) montre que les filles franco-maghrébines peuvent prendre des libertés par rapport à l'image traditionnelle de la femme maghrébine comme par exemple faire des études, voyager ou fumer. Ces écarts, motivés par le contexte des études sont tolérés car ces jeunes filles partagent malgré tout les mêmes positions que leurs parents sur les valeurs essentielles de la famille maghrébine. Ainsi, en droite ligne des travaux de Flament, Gaymard, montre la pertinence du système périphérique pour rendre compte de la variabilité des comportements.

Ce travail confirme aussi l'importance des éléments périphériques dans le marquage de « latitudes » ou de frontières normatives. Ainsi Gaymard (2003) montre qu'il y a bien dans la représentation des études chez ses sujets, des éléments absolus non-négociables et des éléments conditionnels. Ce sont ces éléments tels que le respect de certaines valeurs traditionnelles, la fréquentation d'autres cultures, le tabagisme, ou les sorties qui permettent aux étudiantes d'origine maghrébine d'élaborer des stratégies de négociation avec leur parents et de trouver un compromis entre la culture traditionnelle de ces derniers et la culture occidentale.

« le système périphérique dont la caractéristique essentielle est la conditionnalité. Celui-ci assure, avec ses fonctions adaptatives, les régulations nécessaires à la coexistence des aspects absolus et conditionnels, illustrée par le principe de négociation interculturelle » (Gaymard, 2003).

Dans cette recherche, l'auteur a montré que certaines normes sont perçues comme plus ou moins consensuelles et plus moins conditionnelles. Son travail a montré l'importance de la zone périphérique qui, par ses caractéristiques, permet un certain degré de liberté à l'intérieur

de la norme. Cette négociation normative ne peut pas se produire si les schèmes de la représentation n'ont pas cette capacité d'adaptation propre à la périphérie. Seuls les éléments périphériques, étroitement liés aux pratiques individuelles permettent de s'adapter aux circonstances et à la variabilité de l'environnement.

Dans une autre étude sur les transgressions du code de la route chez des jeunes conducteurs, Gaymard (2009)¹ rappelle que les éléments de la périphérie sont définis par Flament comme des schèmes prescripteurs des comportements (Flament, 1994) et que « *la prescription [...] est associée à la condition qui renvoie à une circonstance* » (Gaymard, 2007, p. 340). Dans cette étude, grâce à l'élaboration d'un questionnaire de scripts conditionnels (CSQ), elle étudie les variations conditionnelles dans la conduite des jeunes automobilistes.

Gaymard (2007) révèle l'existence de transgressions de la loi perçues comme légitimes mais elle montre également que certaines d'entre elles sont moins négociables et moins légitimes que d'autres. Ainsi par exemple, Gaymard (2009) met en lumière que le fait de franchir un feu rouge est moins conditionnel que la norme liée au dépassement de la limitation de vitesse. En d'autres termes, les individus trouvent plus de justifications pour expliquer qu'ils dépassent la limitation de vitesse que pour expliquer le fait qu'ils franchissent un feu rouge. La conditionnalité des normes dans le cadre du code de la route met en évidence la cohabitation deux systèmes normatifs, l'un absolu et l'autre conditionnel. Dans une situation donnée, la norme légale répond à une situation générale par une prescription absolue

¹ Norms in social representations :two studies with French young drivers - Gaymard, 2009

telle que le respect de l'arrêt au feu rouge ou le respect de la limite de vitesse qui est exprimée clairement dans le discours. Cependant, lorsque l'on propose des situations concrètes aux participants, il apparaît que ces derniers, dans certaines conditions, acceptent la transgression du feu rouge ou des limites de vitesse.

Si une règle apparaît comme absolue dans le discours des individus, il existe malgré tout une latitude normative qui permet la transgression de cette même règle selon des conditions précises. En dehors de ces conditions ou exception, dans un cadre général, la transgression n'est plus légitime.

Gaymard (2009,) montre également que les jeunes conducteurs qu'elle a testés sont particulièrement influencés par un groupe de référence normative : celui des pairs. Elle a introduit dans son étude deux conditions de substitution ; « *bien vu par les amis* » et « *mal vu par les amis* ». Après une analyse de régressions multiples, elle observe une corrélation entre les réponses obtenues en condition standard et les réponses obtenues en condition de substitution avec la consigne « *répondez de façon à être bien vu de vos amis* ». Gaymard en conclut alors que le modèle « *bien vus par les pairs* » est un bon prédicteur des réponses en condition standard.

L'importance du modèle des pairs chez les adolescents et les jeunes adultes est bien connue. Les résultats de Gaymard (2009) la confirment puisque les pairs constituent dans cette étude un groupe de référence qui est directement lié aux pratiques des sujets.

2.4.3. Zone muette et masquage des représentations sociales

Plusieurs recherches ont montré que lorsque des individus doivent répondre à un questionnaire, le contexte social dans lequel cette production est réalisée affecte fortement les résultats. On peut ainsi penser que lorsqu'on interroge des sujets sur des objets que l'on peut qualifier de « *sensibles* », dans la mesure où ils renvoient à des opinions qui, si elles étaient exprimées, pourraient mettre en cause des valeurs morales ou des normes sociales valorisées, une grande partie d'entre eux masqueront certaines de leurs opinions ou n'en feront pas mention. Il apparaîtrait ainsi, que pour certains objets, des éléments de la représentation échapperaient à l'analyse puisqu'ils seraient masqués, c'est-à-dire cachée par les sujets.

Guimelli et Deschamps (2000) ont tenté de faire apparaître cette zone masquée de la représentation. Dans cette optique, ils posent l'hypothèse qu'en amenant les individus à s'exprimer non pas en leur nom propre, mais au nom d'autrui, finalement en les désimpliquant de leurs propres réponses, on diminue ou on minore la pression normative qui pèse sur eux. Ainsi on amène les sujets à davantage exprimer des opinions socialement non désirables.

Utilisant une consigne de substitution dans leur étude sur les gitans, Guimelli et Deschamps (2000) ont mis en lumière que « *les réponses produites avec une consigne standard sont évaluées positivement alors que celles produites avec une consigne de substitution sont davantage négatives.* » (Gaymard, 2003a, p. 51). Ils ont demandé aux participants de leur enquête de produire des associations verbales concernant les Gitans en consigne standard, puis, ils ont demandé aux mêmes participants de produire des associations « *comme le feraient les Français en général* ». Alors que la première consigne engendre des

réponses à caractère plutôt positif, la deuxième fait apparaître des aspects beaucoup plus négatifs. En effet, de termes positifs en consigne normale comme « *musique* » par exemple, ils ont obtenus des termes négatifs comme « *voleurs* » en consigne de substitution. Guimelli et Deschamps ont alors conclu que ces mots à connotation négative appartenaient à une zone muette. En s'exprimant par un autrui de substitution, les individus sont moins personnellement impliqués dans les croyances qu'ils déclarent partager. Ils ressentent moins le besoin de protéger leur image sociale, ce qui facilite chez eux l'expression des croyances contre-normatives et les amène à exprimer dans une moindre mesure des croyances normatives auxquelles ils n'adhèrent pas ou peu.

Guimelli et Deschamps ont confirmé l'existence de cette zone muette de la représentation lors d'une étude de 2002 sur l'insécurité. Alors qu'en condition normale l'insécurité est associée à « *Peur* », « *Danger* » ou « *Accident* », en condition de substitution ce sont plutôt les termes tels que « *Chômage* », « *Banlieues* » ou « *Étrangers* » qui reviennent le plus souvent. Ici, le changement de consignes permet de passer d'une représentation essentiellement descriptive de l'insécurité (*danger, accident, incertitude*) centré sur les émotions (*peur*) ou les sentiments (*faiblesse*) en contexte standard, à une représentation plus stigmatisante s'articulant autour des causes (chômage, drogue, banlieue) et des groupes sociaux perçus comme responsables de l'insécurité (*étrangers et jeunes*). Ainsi la consigne de substitution, en dés-impliquant les sujets, les conduits à adopter des stratégies de démasquage des zones muettes. Ils expriment alors des cognitions ou des croyances qui font partie du champ de représentation, mais qui sont contre-normatives.

Cette notion de zone muette a aujourd'hui évolué en notion de zone masquée. Bien que Flament, Guimelli et Abric (2006) parlent « *de la possible transparence d'une représentation*

sociale » (Flament et al, 2006. p. 16) faisant allusion au fait que les personnes interrogées « *savent ce que les Français pensent* » (Flament et al, 2006. p.16), et que Abric (2003) émette l'hypothèse qu'en consigne de substitution, les sujets tentent tout simplement de faire preuve de clairvoyance et d'exprimer ce qu'ils pensent être l'opinion d'autrui, il n'en reste pas moins que l'hypothèse de la zone masquée semble être valide et ouvre d'importantes perspectives de recherche. Apparaissant lors de l'évocation d'objets sensibles, « *il est important de connaître l'existence de tels effets [de masquage] pour éviter le caractère éventuellement incomplet de certaines recherches en matières de RS* » (Flament et al, 2006. p.29).

Il nous apparaît important de prendre en compte ces phénomènes de masquage afin d'appréhender les représentations dans leur ensemble et surtout de contourner un éventuel biais de désirabilité sociale liée à notre objet d'étude. De la même façon nous devons tenir compte du phénomène de conditionnalité qui s'est révélé au fil des études sur l'aspect normatif des représentations.

2.4.4 Technique de substitution et norme d'intériorité

Dans les travaux que nous venons d'évoquer plus haut, Flament ou Gaymard utilisent des consignes de substitution. En faisant répondre les participants « *comme le feraient* » les membres de tel ou tel groupe, ils peuvent ainsi voir l'influence de modèles normatifs sur les réponses des participants en consigne standard.

Comme l'écrit Gaymard (2003), ce type de consigne constitue une variante des consignes utilisées dans le domaine de la norme d'intériorité. A l'origine, Jellison & Green (1981) partant du concept de Locus of Control (LOC) (Rotter, 1966) se sont demandé s'il ne

s'agissait pas d'une norme qu'ils ont qualifiée de « *norme d'intériorité* ». Ils ont vérifié cette hypothèse avec plusieurs paradigmes. Les sujets devaient répondre à un questionnaire de LOC en donnant la meilleure image et la plus mauvaise image de soi-même. Il s'agit du paradigme d'auto-présentation issu du courant de l'interactionnisme symbolique (Mead, 1934 ; Goffman, 1959). Ils ont ainsi constaté que la consigne pro-normative déclenchait des réponses internes tandis que la consigne contre-normative suscitait des réponses externes. Concernant le paradigme d'identification, il consiste à demander aux sujets de répondre en leur nom propre (consigne standard) mais aussi au nom d'un individu cible comme par exemple un étudiant moyen, un bon élève etc.

Dans ses résultats, Flament (1999) montre l'influence des modèles « *bien vu par les enseignants* » et « *bien vu par les parents* » sur les réponses des sujets à un questionnaire standard. On observe une corrélation entre les profils moyens (Lebart, Morineau & Piron, 1997) des réponses standards des étudiants et les profils moyens des réponses obtenues avec les consignes normatives (« *bien vu par les enseignants* » et « *bien vu par les parents* ». Flament conclut que « *les réponses que l'on recueille habituellement dans les études de représentation sociale sont largement (sinon totalement) le reflet complexe de divers modèles normatifs pertinents pour l'objet de la représentation* » (Flament, 1999, p.50). Ces consignes particulières seront nommées comme vu précédemment « *techniques de substitution* » par Guimelli & Deschamps (2000).

Avec la même approche et dans le domaine routier, Gaymard (2009) demande à des jeunes conducteurs de compléter un questionnaire (Gaymard, 2007) portant sur la transgression de la limite de vitesse en condition standard et de substitution « *répondez de façon à vous faire bien voir vs mal voir par votre groupe d'amis* ». Ce type de consigne est

plus proche dans la formulation du paradigme d'autoprésentation (Jellison & Green, 1981). Les résultats montrent que les réponses en condition standard sont influencées par le modèle « *bien vu par les pairs* ». L'importance des transgressions conditionnelles chez les jeunes conducteurs (Gaymard, 2007 ; Gaymard, Allain, Osiurak & Le Gall, 2011) est ainsi valorisé par le groupe de pairs et influence les réponses en condition standard.

Partant de ces travaux et d'une phase exploratoire, Nous faisons l'hypothèse que les jeunes se situent davantage dans la prise de risque « *bien vue* » par leur groupe de pairs. Le modèle parental devrait avoir peu d'influence sur leurs réponses en condition standard.

2.4.5. Représentation sociale et modèles normatifs

Parce que les représentations se construisent dans l'interaction sociale (Moscovici, 1961), il faut considérer, comme nous l'avons vu plus haut, que les pratiques ne sont pas le seul facteur impliqué dans la représentation. Le contexte social et plus particulièrement les phénomènes d'influence sociale sont à prendre en compte.

Les recherches retracées par Mugny, Quiamzade et Tafani (2001) sur le groupe d'amis ont permis de déterminer les conditions dans lesquelles une source experte peut entraîner une modification du caractère central d'un élément, c'est-à-dire de la structure de la représentation. L'idée défendue est que l'exposition à un message infirmant la représentation, produit par une source experte n'entraîne pas forcément un changement dans la représentation sociale. Dans la droite ligne de ce que nous avons développé au chapitre précédent, on peut imaginer que cette question de l'influence sociale sur la représentation se doit d'être envisagée sous un autre angle.

Selon Gaymard (2014), le problème à propos des normes, réside dans le fait que l'on ne puisse pas envisager l'idée de changement sous l'angle du noyau central étant données ses caractéristiques absolues et non négociables. Toujours selon Gaymard (2014) ce constat vaut aussi dans le cadre des théories de l'influence sociale, qui ont engendré les premiers travaux sur les normes.

On retrouve ces questions d'influences sociales sur les représentations dans les travaux sur les modèles normatifs de Flament (1999), dans lesquels des instructions spécifiques sont utilisés. Il s'agit ici de révéler la capacité des individus à se mettre à la place des autres en produisant des déclarations différentes de celles qui leurs sont propres (Campbell, Muncer, Guy & Banim, 1996; Gaymard, 2003b). Il s'agit surtout de mettre en évidence l'influence de groupes de référence sur les réponses individuelles (Flament, 1999; Gaymard, 1999, 2003, 2009). En utilisant une méthodologie spécifique, Flament a montré que dans la représentation, il existe différents modèles normatifs qui influencent les réponses des individus.

Cela revient à dire que, *« Dans notre esprit, nous ne nous limitons pas à nous représenter le monde, mais nous sommes aussi influencés par la façon dont nous pensons que les autres groupes qui sont importants pour nous se le représentent à eux-mêmes »* (Gaymard, 2011 cité par Gaymard 2014). Dans cet article, Flament (1999) introduit, ce qui sera développé par Gaymard ensuite, c'est à dire une rupture avec l'idée que les normes appartiennent toutes au noyau central.

Flament (1999), constatant que les situations de passations de questionnaire donnent lieu à un face à face entre le chercheur et le participant, s'interroge sur la normativité des réponses recueillies. Il suppose que *« les réponses standards que nous recueillons dans une*

étude habituelle, reflètent largement les opinions « bien vues » (ou « mal vues ») par certaines instances de référence – non parce que les sujets se déclarent sous cette influence, mais parce que les opinions standard seront corrélées, dans la recherche, avec les opinions de référence » (Flament, 1999, p. 31). La recherche qu'il effectue alors vise à montrer comment les opinions exprimées par les participants sont sujettes aux influences des opinions d'un groupe de référence.

S'interrogeant sur la représentation des études chez les étudiants, il met en place une étude visant à mettre en lumière l'influence chez ces derniers de deux groupes de références ; « *les enseignants* » et « *les gens de la génération des parents* ». Flament propose dans un premier temps aux sujets de répondre à un questionnaire en leur nom propre (consigne standard). Dans un second temps, il utilise une consigne de substitution, c'est-à-dire qu'il leur propose de répondre au même questionnaire, comme le feraient leur parents ou leurs enseignants. Il introduit des consignes du type « *répondez pour être bien vu / mal vu par les enseignants* ». Les résultats obtenus par Flament indiquent une corrélation entre les réponses standards des étudiants et les réponses obtenues avec les consignes normatives (« *bien vu* » par les enseignants, les autres étudiants et les parents).

Il en conclut alors que « *les réponses que l'on recueille habituellement dans les études de représentation sociale sont largement (sinon totalement) le reflet complexe de divers modèles normatifs pertinents pour l'objet de la représentation* » (Flament, 1999, p.50).

Néanmoins, le fait que la représentation reflète une norme n'induit pas forcément que celle-ci soit « *complètement* » partagée par les individus. Gaymard (2003a), s'intéressant à un phénomène de négociation interculturelle dans une étude sur les jeunes filles maghrébines,

montre, grâce à une consigne de substitution et à une analyse de régression multiple, le poids important des modèles « biens vus par leurs parents » chez les étudiantes maghrébines. « Elles sont capables de distinguer les aspects absolus des aspects conditionnels chez les parents » (Gaymard, 2003a, p. 57). Les réponses des étudiantes en condition standard reflètent les réponses de filles *bien vues par leurs parents*. Cette position sous-tend une adhésion commune aux valeurs traditionnelles puisque qu'il apparaît que pour ces jeunes femmes, que pour être *bien vue*, il vaut mieux être traditionnelle. De fait, certaines valeurs perçues comme importantes pour les parents, comme la religion par exemple, apparaissent non-négociables et respectées par les étudiantes.

Grâce à la connaissance de ce modèle parental, les étudiantes peuvent se conformer aux éléments non-négociables de la représentation et négocier avec leurs parents sur le reste, « *chaque partie tirant son épingle du jeu* » (Gaymard, 2003a, p. 56). C'est grâce à l'utilisation d'un test des choix alternatifs, que Gaymard (2003) a révélé que les étudiantes étaient plus respectueuses de la tradition et que leurs parents, en contrepartie, toléraient plus de libertés au quotidien.

Comparant des étudiantes et des jeunes filles en rupture, Gaymard (2003) a montré que la logique de négociation constatée chez les premières laisse la place à une logique de conflit chez les secondes. Les non étudiantes se démarquent par un poids plus important du modèle mal vue par les parents ainsi que du modèle occidental. Elles se démarquent notamment sur le plan de la religion et de l'adhésion aux valeurs traditionnelles qui est moins saillante que chez leurs homologues étudiantes.

Gaymard (2003) interroge ses sujets sur des thèmes variés tels que la religion, les sorties, la virginité ou les rapports hommes/femmes et il est fort intéressant de constater dans ses travaux que les sujets, sur certains thèmes plus que d'autres, se montrent « *capables en condition de substitution, de distinguer les aspects absolus des aspects conditionnels* » (Gaymard 2003b p25) selon la modalité de substitution (par exemple les parents). Il apparaît alors que « *la condition de substitution oriente les sujets en priorité vers l'évaluation de la normativité du thème suggérée par l'emploi de ces consignes* » (Gaymard 2003b p25).

La représentation apparaît ainsi moins figée que telle qu'on ne la présente habituellement dans son approche structurale puisque poreuse à l'influence sociale de modèles précis sur des thèmes parfois présentés comme très normatifs (i.e la religion).

Si la représentation sociale contient une forte dimension normative qui semble communément admise dans la littérature, et qu'il y a plusieurs façons d'être dans la norme comme le montre les travaux de Gaymard (2003) alors le noyau apparaît effectivement « trop rigide » et trop peu adaptatif (Gaymard 2014) pour répondre à ce jonglage entre les modèles normatifs. La coexistence des aspects absolus et conditionnels associés à leur variabilité en fonction des modèles normatifs intégrés par les sujets ne peut être assumée alors que par la périphérie, plus adaptative et conditionnelle (Gaymard 2003).

Avec la même approche et dans le domaine routier, Gaymard (2009) demande à des jeunes conducteurs de compléter un questionnaire (Gaymard, 2007) portant sur les transgressions du code de la route en condition standard et de substitution. Les résultats montrent que les réponses en condition standard sont influencées par le modèle « bien vu par les pairs ».

L'influence des pairs chez les jeunes dans d'autres domaines comme la consommation de stupéfiants notamment est mise en évidence dans plusieurs travaux. Il ressort de ces travaux que l'entourage du consommateur exercerait une pression normative à consommer (Parker, Williams et Aldridge, 2002; Gutiérrez et Palacios, 2004). Cette pression pouvant toutefois, selon Graham, Marks et Hansen (1991), être active (impliquant des propositions explicites), ou passive (par imitation des pairs consommateurs ou par surestimation des consommations de l'entourage). L'effet de l'entourage s'exercerait également dans le sens de la non-consommation.

L'impact des pairs n'avait cependant jamais été mesuré au travers de l'établissement de « profils » normatifs en relation avec la représentation de la drogue. C'est ce que Gaymard (2009) a proposé avec les transgressions du code de la route chez les jeunes conducteurs. Il ressort de ces travaux que chez les jeunes conducteurs, le système de normes légales que constitue le code de la route, cohabite avec un système de normes sociales qui sont liées aux pratiques de conduite effectives des sujets. Les résultats de Gaymard (2009) montrent par exemple que les limitations de vitesse ou certaines règles comme le stop sont perçues comme des règles conditionnelles. Il apparaît ainsi que les règles, si elles sont connues, ne sont pas assimilées comme telles, c'est à dire comme des règles absolues. Le constat de cette conditionnalité montre ainsi que les comportements transgressifs, dans certains cas, sont reconnus par les sujets comme des comportements valorisés par leurs pairs. Ils s'en trouvent de fait socialement légitimés. Le modèle de réponses « bien vu par les pairs » s'avère ici être un bon prédicteur des réponses des sujets en condition standard. Gaymard dégage donc que le modèle des pairs constitue un groupe de référence normative qui impactera directement les pratiques de conduite des sujets.

3. ADOLESCENTS ET CYCLOMOTEURS, UNE ASSOCIATION RISQUEE

C'est souvent à l'adolescence que l'on commence à utiliser un deux-roues motorisé (2RM). Dès 14 ans beaucoup d'adolescents désirent passer le BSR (Brevet de Sécurité Routière) et prendre plus d'autonomie dans leurs déplacements en demandant un cyclomoteur à leurs parents. Or durant l'adolescence, les jeunes et plus particulièrement les garçons adoptent facilement des comportements à risque (Njå & Nesvåg, 2007; Simon-Morton & al, 2011 ; Brandau et al, 2011 ; Byrnes, Miller, & Schafer, 1999). Cette prise de risque peut bien entendu être fatale sur la route.

Une étude réalisée en 2007 pour l'association Prévention Routière et les assureurs de la FFSA met en avant le rôle joué par le cyclomoteur au moment de l'adolescence. Le scooter marque en effet une rupture avec l'enfance. Il est pour les jeunes, un instrument privilégié de leur mobilité et donc le vecteur de leur émancipation (Njå & Nesvåg, 2011). C'est un symbole de liberté, d'indépendance et de jeunesse depuis les années 50 avec une imagerie véhiculée par des marques célèbres comme Vespa ou des références faites à des objets comme la mobylette par des artistes populaires. Il est une extension de soi pour les garçons, une manière d'exister au regard de leurs pairs, mais également un objet à modifier, à personnaliser. Le scooter est aussi un instrument de compétition ou un objet technique que l'on bricole (Gaymard & Bessin, 2014).

Afin de nous familiariser avec notre objet d'étude et avant d'en explorer l'univers représentationnel, nous avons exécuté une première phase de recherche documentaire. Nous nous sommes notamment interrogés sur ce qui définit le cyclomoteur aujourd'hui; Quelles sont les caractéristiques de ses usagers ? Quelle est la législation en vigueur concernant sa

conduite (notamment en termes de formation) ? Quelles sont les données existantes sur le marché des scooters et l'ampleur du parc ? Quelles sont les données disponibles sur les accidents et que révèlent- t- elles ?

3.1 « L'objet » cyclomoteur

Les cyclomoteurs sont définis communément² comme « tout véhicule à deux ou trois roues, dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³ et dont la vitesse maximale est de 45 km/h ». Les motocycles sont définis quant à eux, comme tout véhicule de deux roues ou trois roues, ayant une cylindrée supérieure à 50 cm³.

3.1.1 Un parc en nette diminution

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a estimé pour l'année 2012 le parc de cyclomoteurs en circulation à environ 1,1 million. Depuis une trentaine d'années, ce chiffre est en baisse. Par exemple, en 1975 le parc était estimé à 6 200 000, en 1985 à 3 550 000, en 1995 à 1 565 000 et en 2002 à 1 387 000.

En 2013, 106 136 cyclomoteurs sont vendus, soit une baisse de 13,5 % par rapport à 2012. On estime que le parc a été réduit de 25 % entre 2000 et 2010 (ONSIR, 2014). Le parc de cyclomoteurs est à son plus bas niveau avec environ un million de cyclomoteurs en

² Définition dictionnaire Larousse

circulation, une baisse de 9 % depuis 2010. Le kilométrage moyen de ces véhicules est de 2 718 km par an.

L'ONISR nous apprend aussi que plus d'un tiers des cyclomoteurs se trouve concentré sur quatre régions: Ile de France (11,1 %), Rhône-Alpes (9,6 %), Pays de Loire (9,1 %) et PACA (9 %). On note également que 85 % des utilisateurs ont entre 14 et 24 ans et qu'un déplacement sur deux est un trajet domicile/travail ou vers un établissement scolaire (ONISR, 2014).

Conséquence de la diminution drastique du parc, le trafic a fortement chuté et est estimé pour l'année 2013 à 2,6 milliards de km parcourus, soit 0,5% du trafic motorisé annuel effectué en France. Pour un conducteur de cyclomoteur, le risque d'être tué par milliard de km parcourus est de 61. Il demeure ainsi 20 fois plus important que le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme ONISR (2014).

Cette diminution du parc de cyclomoteurs serait selon l'ONISR un des indicateurs du changement de mode de déplacement des français au cours des dernières décennies (par ailleurs on note une évolution toujours croissante de l'automobile). Les jeunes utiliseraient moins les cyclomoteurs, au profit du vélo ou de transports scolaires mieux déployés ces dernières années. On peut également imaginer que l'image de mode de transport dangereux ou le surcoût qu'il occasionne, notamment en termes d'assurance, ont pu concourir à faire tomber le cyclomoteur en désuétude auprès des parents ou des jeunes eux même.

3.1.2 Débridage et détournement de la loi

Des accessoires et moyens proposés par les constructeurs et par certains garagistes, permettent de « débrider » les moteurs de ces engins de moins de 50cm³, vendus théoriquement comme n'excédant pas les 45km/h. Si ces modes de détournement de la loi sont bien connus des possesseurs des cyclomoteurs, ils le sont également des acteurs du marché, qui par leurs offres participent directement à ces incitations à la transgression. Le marketing ou les noms choisis pour les modèles en sont un exemple frappant. On retrouve ainsi des engins baptisés « Booster », « Speedfight », « X-Power », « Stunt » (traduction anglaise de cascadeur) ou encore « Nitro » qui témoigne bien de la volonté des constructeurs d'adosser à leur machines une image de performance et de transgression.

Selon « l'Evaluation du BSR » par Assailly et Granié (2001)³: 80% des garçons font des modifications sur leur engin, contre 56% des filles.

Toujours selon Assailly et Granié, le marché des accessoires mécaniques ou non, vient se greffer à celui que représentent les cyclomoteurs et scooters et il a pour visée de répondre aux désirs de puissance et de transgression des adolescents. Notons également qu'il existe de nombreux sites internet, animés par des amateurs, consacrés à l'amélioration des performances du cyclomoteur. Cette optimisation des performances se fait alors soit au moyen de pièces disponibles à l'achat, soit au moyen de tutoriels, parfois en vidéo permettant d'apprendre à débrider ou améliorer son deux-roues soi-même.

³ Evaluation du brevet de sécurité routière J. P. Assailly, M. A. Granié - 2001

La transformation du cyclomoteur (ou tuning) semble primordiale pour les jeunes utilisateurs. Selon Chevrier et Moreau (2002), ces modifications permettent de singulariser son cyclomoteur, de se le réapproprier et de renouveler l'expérience de pilotage. Les personnalisations peuvent être légères et simplement esthétique (changer les rétroviseurs, mettre des autocollants, etc.), ce qui permettra alors au conducteur du cyclomoteur « de se grandir dans un monde de l'opinion » nous disent Chevrier et Moreau (2002, p.93), mais pas nécessairement de s'engager dans une épreuve sur route pour rivaliser d'habileté. Dans cette dernière optique, La transformation prendra des formes plus radicales et touchera les parties mécaniques (installer un kit moteur, changer les galets du variateur, la bougie, le carburateur, les pistons, le pot d'échappement, etc.). Le jeune utilisateur cherche alors à transformer les modalités de pilotage de la machine et ses performances.

3.2 Une formation spécifique

Pour conduire un deux-roues motorisé à partir de 14 ans, il est obligatoire d'obtenir le Brevet de Sécurité Routière. Celui-ci se compose de deux parties : une partie théorique nommée Attestation Scolaire de Sécurité Routière (A.S.S.R.) et une partie pratique sur route. L'ASSR est délivrée par l'Education Nationale et concerne tous les élèves de 5ème et de 3ème.

La partie pratique a lieu après l'obtention de l'A.S.S.R. en classe de troisième de façon libre, dans une auto-école. Il s'agit d'une formation d'un minimum de sept heures alternant

mise en situation de circulation, sensibilisation au risque et enseignement hors circulation. Le coût de cette formation varie de 150 à 400 euros selon l'auto-écoles⁴.

Le programme du B.S.R. porte sur :

- Le choix de sa position sur la chaussée, le franchissement d'une intersection, le changement de direction.
- Circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération.
- Connaître quelques situations présentant des difficultés particulières.

3.3 Les adolescents conducteurs

Concernant la tranche d'âge étudiée, c'est à dire les jeunes de 14 à 18 ans, deux limites de puissance sont à prendre en considération en ce qui concerne la conduite des deux roues à moteur. Entre 14 et 16 ans, un jeune doit avoir obtenu son Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) et son Brevet de Sécurité Routière (BSR), pour conduire un cyclomoteur. En revanche, à partir de 16 ans, un jeune dispose aussi de la possibilité d'obtenir un autre permis, le permis A1, qui lui permettra de conduire un motorcycle léger dont le moteur pourra disposer d'une puissance allant jusqu'à 125 cm³.

⁴ Source <http://vosdroits.service-public.fr>

Une large part des usagers de deux-roues motorisés est ainsi constituée d'adolescents et donc par définition de conducteurs inexpérimentés. Leur expérience ou érudition concernant les véhicules motorisés ne tient en fait qu'à une formation relativement succincte et des pratiques aléatoires en termes de fréquence d'utilisation ou d'ancienneté.

Au delà du rapport au deux roues, et à la législation, il convient de préciser que la jeunesse voire l'adolescence, peuvent être des notions confuses malgré la fréquence de leur usage et que la jeunesse est toute aussi délicate à appréhender au travers de catégories d'âges que l'est la vieillesse. D'après le dictionnaire de psychologie Larousse (Larousse, 2002), l'adolescence concerne les 12-18 ans et est de façon synthétique, la « *période du développement au cours de laquelle s'opère le passage de l'enfance à l'âge adulte* ». Une transition qui s'accompagne d'une métamorphose progressive des sujets, passants avec plus ou moins de difficultés, de l'état d'enfant à celui d'adulte. Cette métamorphose s'opère sur le plan physique, bien sûr, mais aussi sur les plans intellectuels, et identitaires.

Notons également comme le rappelle Njå (2011) qu'il existe des déterminants sociaux et culturels propres à l'adolescence. Ainsi, les adolescents seraient guidés par des valeurs et des normes propres à leur groupe (Kindelberger & Mallet, 2006). Njå (2011) évoque aussi une certaine vulnérabilité économique ainsi qu'une recherche identitaire qu'il convient de prendre en compte dans l'analyse du rapport de ces jeunes à la sécurité et à la prise de risque. Ajoutons qu'il apparaît nettement que ces facteurs sociaux-culturels ou psycho-sociaux n'ont été que rarement appréhendés, quand il ne sont pas même éludés, dans la littérature traitant des adolescents cyclomotoristes.

Au sein de ce mécanisme de transition, la socialisation de l'adolescent semble tenir un rôle clef. Pour Rodriguez-Tomé, Jackson et Bariaud (1997, p.83) « *quelque soit l'approche, il est clair qu'à l'adolescence, l'enfant doit abandonner le mode de rapport qu'il avait jusqu'ici avec ses parents, et en construire un autre dans lequel l'autonomie et l'identité des partenaires seront reconnues* ». Ces mêmes auteurs ajoutent qu' « *en même temps que ses relations avec la famille changent, l'adolescent s'ouvre à un monde beaucoup plus large dans lequel les camarades vont prendre une place très importante. Les groupes de camarades de même âge constituent à cette période de puissants agents de socialisation dont les fonctions sont plutôt complémentaires qu'opposés à celles du groupe familial* » (Rodriguez-Tomé, Jackson et Bariaud, 1997, p.85).

Certaines études ont déjà été menées dans ce sens autour de sujets de santé comme le tabagisme par exemple. Ainsi Rugkasa et al (2001) étudiant la représentation du tabagisme chez des adolescents, montrent que celui ci est motivé par un désir d'intégration au groupe de pairs et par l'acquisition d'une image « *cool et rebelle* ». Le tabagisme des adultes est lui perçue par les jeunes comme un besoin et un manque de contrôle de soi. Les adultes auraient ainsi des raisons personnelles pour fumer tandis que le tabagisme adolescent serait profondément social.

Ce rapport de l'adolescent à deux groupes distincts nous semble particulièrement intéressant à étudier sous l'angle de la psychologie sociale, et au regard des travaux que nous avons évoqués précédemment sur les groupes de références (Flament, 1999 ou Gaymard, 2009, par exemple).

Au sujet des rapports entre les jeunes et leurs parents, il est par ailleurs intrigant de constater que le site internet d'un vendeur de scooter⁵ que nous avons parcouru comprend une rubrique qui s'adresse à d'éventuels acheteurs, intitulée « *Comment convaincre papa et maman* » dans laquelle il est notamment conseillé au jeune de « *rassurer* » ses parents, de promettre de « *toujours porter un casque* », de ne pas faire d'excès de vitesse et de rappeler aux parents à ce propos, que l'« *on est bridé* » à 45 km/h, ce que les statistiques relatives aux vitesses moyennes démentent par ailleurs.

A notre sens, ceci illustre clairement que le jeune pour obtenir un scooter de ses parents et pour obtenir la permission de s'en servir, se doit de négocier ce droit autour de certains principes importants pour les parents. Principes qui manifestement (en ce qui concerne la vitesse par exemple) sont loin d'être respectés par la suite.

3.4 Accidentologie

Toutes les données et tendances accidentologiques auxquelles nous avons pu avoir accès, nous indiquent que les adolescents conducteurs de cyclomoteurs sont très exposés en termes de nombre d'accidents. Ils sont, de plus, lourdement frappés par les accidents mortels.

Si on se fie à l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), le risque d'accident mortel en cyclomoteur est 20 fois plus élevé qu'en voiture (ONISR, 2013),

⁵ <http://www.motoservice.com>

et la part des cyclomotoristes dans la mortalité routière tous usagers confondus est très nettement supérieure à la part qu'ils occupent dans le trafic routier (cf. figure 1 ci dessous).

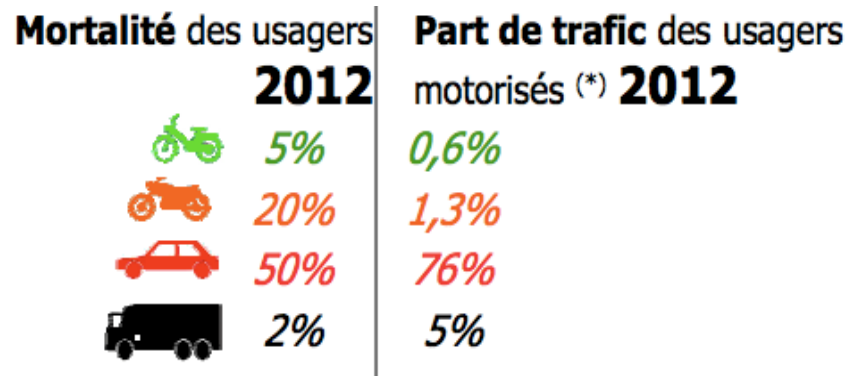


Figure 1: Mortalité des usagers rapportée à leur part dans le trafic en 2012.

Source: Ministère de l'intérieur, 2014

On observe également ce phénomène de surreprésentation dans la mortalité routière chez les motards, ce qui peut notamment s'expliquer par la nature de ces engins, offrant moins de carénage et donc moins de protection physique à leurs usagers. Le cyclomotoriste étant moins bien protégé en cas de choc, il fait donc partie de la catégorie des « *usagers vulnérables* ».

Toujours selon l'ONISR, le nombre d'accidents, de tués et de blessés connaît une tendance à la baisse ces dernières années. Les rapports annuels de l'ONISR de ces dernières années nous apprennent ainsi que lors de l'année 2013, les cyclomotoristes sont impliqués dans 7 714 accidents corporels. Sur l'ensemble de ces accidents, parmi les usagers de cyclomoteurs, on compte 2 834 blessés hospitalisés et 159 tués (ONISR, 2014). Ce dernier bilan est relativement encourageant puisqu'il voit la mortalité des cyclomotoristes reculer de

11,2% par rapport à l'année précédente (2012), pour laquelle on avait compté 179 tués et 234 blessés hospitalisés pour 9 077 accidents corporels impliquant des cyclomoteurs (ONISR, 2013).

Il est important de noter toutefois que si l'accidentalité des cyclomotoristes décroît, cette tendance évolue moins favorablement par rapport aux autres modes de transport (à l'exception des motos) puisque sur l'ensemble des tués sur la route, la part des scootéristes est passée de 5,6% en 2000 à 6,8% en 2011 pour se stabiliser en 2012 à 4,9%.

La mortalité chez les cyclomotoristes a chuté de 46% entre 2000 et 2010 tandis que la mortalité routière baissait de 51,1% sur la même période pour l'ensemble des usagers. Outre la mortalité considérable qui est constatée dans les données accidentologiques, il faut souligner l'importance des blessures propres à ce mode de transport puisque pour dix cyclomotoristes tués, 180 sont hospitalisés plus de 24 heures et 13 d'entre eux garderont des séquelles graves (ONISR, 2012).

Concernant la distribution de ces données par âge et par sexe, on note, toujours selon l'ONISR, que le risque d'accident en cyclomoteur est particulièrement élevé entre 15 et 17 ans (ONISR, 2012). C'est également à cet âge qu'il est le plus utilisé et on remarque pour l'année 2009 que les scootéristes représentent 70% des 14-17 ans tués sur la route (ONISR, 2010).

En 2008, parmi les 15/17 ans blessés sur la route en France : 45% sont des cyclomotoristes, tandis que lorsque sont considérées toutes les classes d'âges, les cyclomotoristes ne représentent plus que 13% des blessés. Chez les adolescents le cyclomoteur occasionne plus de blessés que la voiture (45% pour le cyclomoteur contre 40%

pour la voiture) ce qui n'est pas le cas, bien évidemment sur l'ensemble de la population. Parmi les accidents de cyclomoteurs un tué sur cinq a moins de 16 ans.

Il semble ainsi que malgré les mesures prises en matière de sécurité routière et notamment la mise en place du BSR, ou les nombreuses actions de sensibilisation, près de la moitié des cyclomotoristes tués en France aujourd'hui sont donc des mineurs. Le nombre maximum de tués pour chaque génération est atteint autour de 16 et 17 ans, lors des troisièmes et quatrièmes années d'accès à la conduite d'un tel véhicule. Quant aux blessés graves ou légers dans les accidents de cyclomoteurs, ils atteignent leur nombre maximal à 16 ans (cf. figure 2, ONISR, 2014).

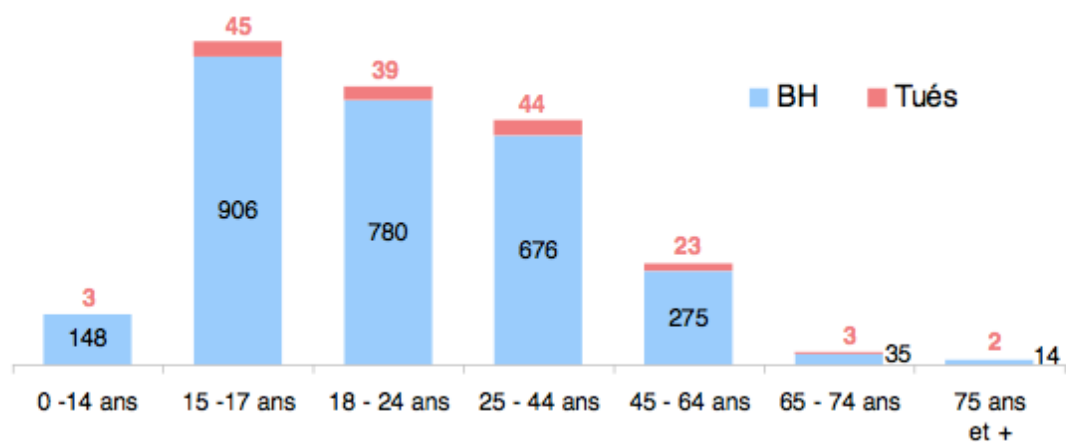


Figure 2: Nombre de cyclomotoristes tués et blessés hospitalisés par classe d'âge en 2013 (ONISR, 2014)

Les données accidentologiques récentes ne mentionnent pas de différenciation de genre mais si l'on se fie à l'enquête d'Assailly et Granié (2001), 71% des conducteurs de scooter

sont des garçons. Cette enquête ne révèle cependant que peu de différences significatives en fonction du sexe. On constate simplement une écrasante majorité masculine de conducteurs, de possesseurs et de victimes.

3.5 Facteurs accidentogènes

Parcourant les données techniques exposées dans les bilans accidentologiques, on note que 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés et que 38 % ont un élément technique important ne fonctionnant pas correctement (les freins par exemple). Les modifications mécaniques et le débridage indiquent qu'il faille incriminer en premier lieu la vitesse parmi les facteurs d'accidents. Il est également constaté dans un rapport de la FFSA⁶ (2009) que 29 % de ces véhicules sont non conformes au code de la route (clignotants rétroviseur, éléments de sécurité, etc.).

Le rapport de l'ONISR (2012) nous apprend également que plus d'un jeune cyclomotoriste tué sur dix (14%) ne portait pas de casque, ce qui est surprenant tant il peut sembler que le port du casque, comme celui de la ceinture pour les automobilistes, soit tenu pour acquis et accepté par les usagers.

Toujours selon l'ONISR (2014), il apparaît que 36% des cyclomotoristes impliqués dans un accident mortel avaient une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5g/l. Ce chiffre tombe

⁶ Fédération Française des Sociétés d'Assurance <http://www.ffsa.fr/>

à 9% en ce qui concerne les accidents corporels, néanmoins nous ne pouvons être que surpris par une telle implication de l'alcool dans les accidents de cyclomotoristes. En effet, La part des cyclomotoristes ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal est la plus élevée de toutes les catégories de conducteurs (ONISR, 2014).

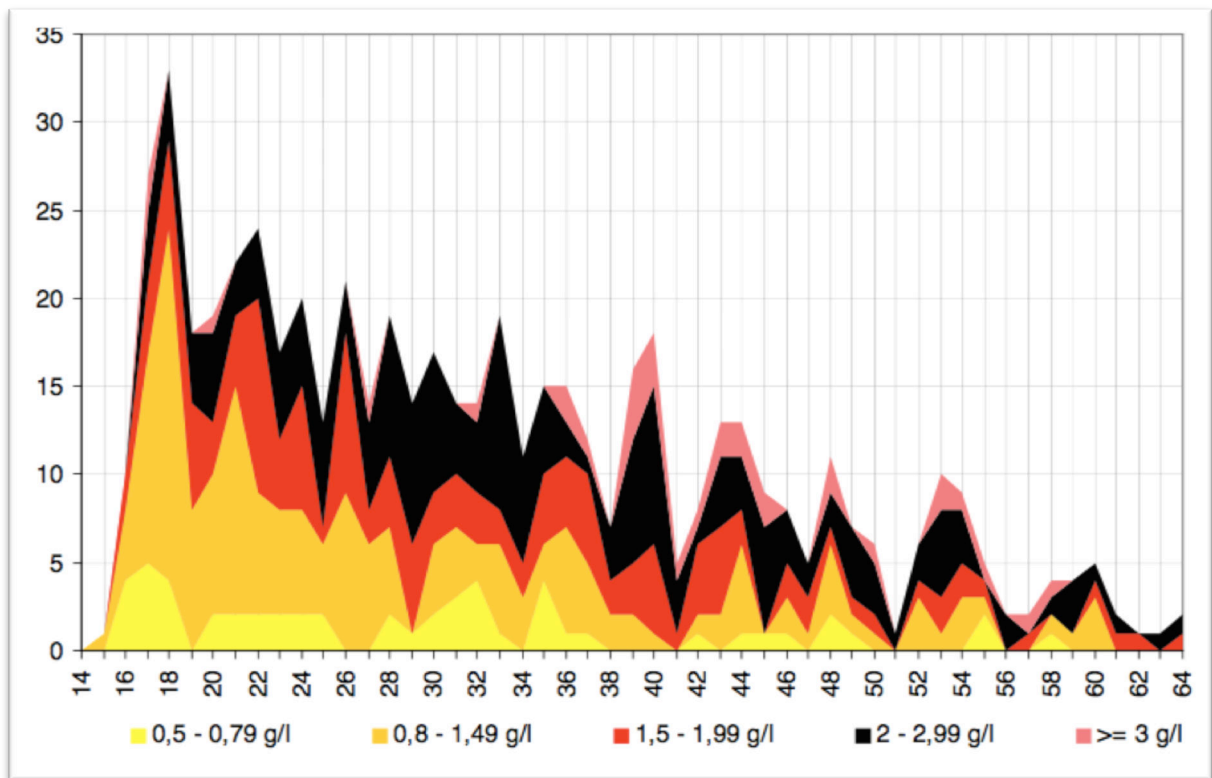


Figure 3: Taux d'alcoolémie des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents selon l'âge (ONISR, 2014)

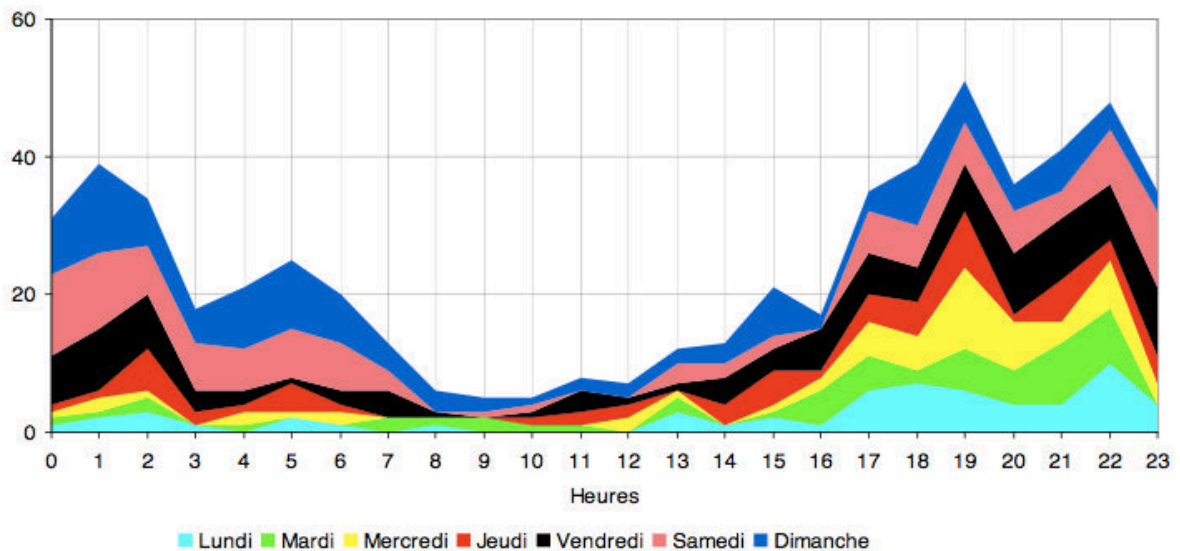


Figure 4: Nombre de cyclomotoristes positifs à l'alcool dans les accidents selon l'heure et le jour en 2013 (ONISR, 2014)

Les données de l'ONISR (2014) nous indiquent également que la plupart des accidents impliquant un cyclomotoriste surviennent de jour, lors de trajets domicile/travail ou école, en ville, aux abords des intersections. Ceci peut sans doute être expliqué par le nombre important de cyclomotoristes qui s'ajoutent à la circulation des heures de pointe. On remarque néanmoins que les cyclomotoristes accidentés en journée et en semaine sont rarement alcoolisés par rapport à ceux du week end.

La baisse du nombre d'accident de cyclomoteurs et son accentuation depuis 2007, notamment chez les plus jeunes, s'explique d'après l'ONISR par la désaffection que connaît ce mode de déplacement. En effet, les jeunes privilégieraient le cyclisme qui connaît un essor ces dernières années et utiliseraient massivement les transports scolaires et les transports en

commun qui se sont développés dans les grandes agglomérations, notamment avec des programmes de tramways ces dernières années (Gonzales, Pazos Oton & Wolff, 2013).

3.6. Vers une approche psycho-sociale des adolescents scootéristes

Comme nous l'évoquions plus haut, il n'existe que relativement peu d'études sur les cyclomotoristes et l'écrasante majorité des travaux auxquels nous avons pu avoir accès se bornent à des aspects accidentologiques ou techniques via une démarche principalement quantitative. Les accidents sont alors expliqués à la lumière d'éléments relativement faciles d'accès allant des caractéristiques des conducteurs comme le genre, l'âge, ou l'expérience aux variables situationnelles telle que l'environnement, la vitesse ou le type de véhicule. Rares sont ainsi les études qui se penchent sur les déterminants psychologiques ou sociologiques qui sont à l'origine des comportements de ces usagers particuliers que sont les adolescents scootéristes.

Nous avons toutefois pu trouver quelques travaux, pour la plupart étrangers, qui traitent des contextes sociaux et normatifs dans les lesquels évoluent ces jeunes usagers de la route et qui pourront nous éclairer sur les attitudes et comportements de ces derniers.

3.6.1. De la nécessaire prise en compte du contexte social

Reeder, Chalmers et Langley, (1992) ont dégagé, en Nouvelle Zélande, sur une population d'adolescents conducteurs ayant entre 14 et 15 ans que seulement 52% de leurs

sujets identifiaient correctement les causes classiques ou les risques conduisant à un accident. Ceci dénote un certain manque d'information et surtout une formation défailante chez les jeunes néo-zélandais à cette époque. Plus récemment, Gaymard & Andrés (2013) et Gaymard, Bessin & Bordarie (2012) font un constat similaire, montrant que les adolescents méconnaissent les règles qu'ils sont sensés avoir apprises dans le cadre du BSR (Brevet de Sécurité Routière) telle que la vitesse maximale légale du scooter par exemple.

Reeder et al (1992) nous indiquent surtout que l'initiation de l'utilisateur à la conduite de deux roues commence bien avant les premières formations en la matière, en prenant comme modèle des pairs plus âgés ou en étant le passager de ces derniers. Il serait ainsi essentiel de prendre en compte le contexte social dans la formation des représentations que vont se créer les cyclomotoristes au sujet des comportements de conduite, du choix de l'engin, de son apparence ou encore des relations avec les pairs.

Njå (2011) qui dans une perspective « *socio-culturelle* » s'est proposé de mener une enquête sur les opinions d'adolescents norvégiens à propos des deux roues motorisés légers et du sens que ces derniers donnent à la conduite de tels engins. Njå se propose également de mener une comparaison entre usagers de cyclomoteurs (< de 50 cm³) et usagers de motocyclette (125 cm³). Njå procède au moyen d'une enquête par questionnaire thématique abordant les points de vue personnels de ses sujets sur le look du cyclomoteur, leurs habitudes de conduites, leurs motivations ou encore l'impact de leurs amis sur leurs comportements de conduite. Selon Njå, les adolescents cyclomotoristes ne sont pas un groupe homogène et la conduite de deux-roues pour cette population recouvre trois principales dimensions ; « *transition vs integration, individual vs social, regulative vs transbounding* » (Njå, 2011, p.2). Njå et Nesvåg (2007) indiquent qu'un sujet devra intégrer, synthétiser et choisir

déférentes parties d'informations ou de valeurs (« *meanings* ») parfois contradictoires selon les situations qui se présenteront à lui. Ainsi pour ces auteurs, les jeunes considéreront tantôt la conduite d'un 2RM comme une activité solitaire ou groupale, tantôt comme activité utilitaire permettant par exemple de se rendre au lycée (« *buiseness travel* ») ou bien permettant des loisirs ou sorties entre amis et enfin tantôt comme une activité régie par des codes ou par le plaisir de transgresser.

S'interrogeant sur l'influence des pairs sur les comportements de conduite avec un échantillon mixte d'adolescents norvégiens, Njå (2011) ne constate malgré tout qu'une légère inclination de ses sujets à considérer leurs amis comme des sources d'influence. Les questions de Njå portant sur des comportements de conduite précis (liées à la vitesse ou au respect du code par exemple) ainsi que sur des situations de vie du groupe (activités ou sorties à deux roues) on note toutefois que les cyclomotoristes indiquent rouler plus vite lorsqu'ils roulent avec des amis.

Il apparaît également que les cyclomotoristes sont plus enclins aux usages récréatifs et aux sorties en groupe que les conducteurs de plus grosses cylindrées (125 cm³).

3.6.2 Une relation particulière au risque

Partant d'entretiens semi directifs, Njå et Nesvåg (2007) dégagent une absence de sentiment de vulnérabilité chez les jeunes scootéristes. Ils n'expriment pas de craintes ou n'évoquent que peu les risques en matière de circulation. Ces sujets Norvégiens déclarent très majoritairement par exemple que les accidents dans lesquels ils ont été impliqués n'auraient pas pu connaître d'autres issues et qu'ils n'auraient rien pu faire pour les éviter. Njå et Nesvåg

(2007) pointent ainsi la nécessité de familiariser les conducteurs novices à l'identification du risque et de les faire réfléchir sur leurs propres comportements de conduite.

Ces travaux font, nous semble-t-il, écho à ce que nous avons pu observer lors d'une étude sur les échanges entre jeunes sur les réseaux sociaux au sujet du scooter (Gaymard, Bessin, Bordarie & Leguen, 2012). En effet, ces derniers, à l'image de ce que l'on peut observer chez les motards se distinguent ou s'opposent aux autres usagers, notamment par un discours véhément à l'égard des automobilistes. Les jeunes, au fil de leurs discours, évoquent en quelque sorte leur absence de responsabilité dans les accidents. Les fautifs se trouvant toujours être les automobilistes, tantôt agressifs, tantôt irrespectueux du code et de la place des petits que sont les deux-roues. Plus tard, grâce à des entretiens et des questionnaires (Gaymard, Bessin, Bordarie, PDASR 2012) nous avons pu confirmer ces enjeux identitaires chez les jeunes scootéristes, ainsi qu'une tendance forte à faire des attributions externes concernant les causes et responsabilités d'accidents.

Il est intéressant de constater que la plupart des travaux se focalisant sur les conduites à risque concluent insistent sur la recherche de sensations qui serait le trait de personnalité impliqué dans ces conduites (Zuckerman & Kuhlman, 2000). Assailly (1992) établit un modèle explicatif des prises de risques et suppose que, chez les jeunes, il en existerait 5 types ; 1. *Le risque catharsis* qui consisterait en une extériorisation du stress est un risque dont la motivation est avant tout thérapeutique. 2. *Le risque autonomie* relèverait de la volonté d'acquérir une forme d'indépendance, un développement de la mobilité, qui exprime la volonté de contrôle sur son comportement et son environnement ; il s'agirait d'un risque adaptatif. 3. Assailly énonce également un *risque stimulation* qui agirait comme une excitation du système nerveux, d'activation ou de vigilance. Il consisterait en une recherche

de sensations et de nouveautés visibles notamment dans des comportements d'alcoolisme, de conduite dangereuse, et la participation à des sports dangereux. Cette tendance de prise de risque connaîtrait un pic aux abords de 16/19 ans. 4. *Le risque prestance* qui correspond à un risque identitaire serait avant tout une manière de conforter son image propre (ce qu'on pense de soi) mais aussi son image sociale (ce qu'on croit que les autres pensent de nous). Il apparaît ainsi, qu'au sein d'un groupe, la prise de risque est un facteur de popularité permettant l'acquisition ou le maintien d'un statut (i.e. pour des champions automobiles, le risque a une fonction de prestige). 5. Enfin, il existerait *le risque pratique* qui permettrait avant tout de résoudre un problème pratique (par exemple, la vitesse si on est en retard ; le non respect de la signalisation pour conduire avec plus de commodité). Ce modèle de la prise de risque concerne toutefois l'ensemble de la population des conducteurs et non seulement les jeunes cyclomotoristes.

Partant de ce cadre, Depeau, Ramadier & Colbeau-Justin (2005), étudient les prises de risque chez les jeunes conducteurs de scooters. Ils confirment l'existence de ces différents types de risque et ajoutent que les jeunes conducteurs de scooter ont tendance à prendre des risques de type pratique, adaptatif ou identitaire. Ce qui signifie que les jeunes, en dehors des risques pratiques que tout le monde peut prendre, cherchent avant tout à se sentir libre et indépendant, en quête d'un certain contrôle sur leurs comportements et leurs environnements, mais cherchent aussi à conforter une certaine image d'eux-mêmes, à la fois celle qu'ils ont d'eux-mêmes et celles qu'ils croient que les autres ont d'eux. En quête de liberté et d'autonomie, les jeunes conducteurs de scooters sont aussi en quête d'une certaine popularité et d'un statut qu'ils cherchent à maintenir notamment par la prise de risque.

En Autriche, Brandau, Daghofer, Hofmann et Spitzer (2011) vont dans ce sens et émettent l'hypothèse que de nombreux comportements transgressifs constatés chez les jeunes, comme conduire sans permis, ont pour but de combler un désir adolescent de démontrer sa maturité et d'ainsi gagner l'approbation d'un groupe de pairs. D'autres travaux vont également dans ce sens, notamment en Italie, où Bina, Graziano et Bonino (2006) se sont proposés d'évaluer chez des sujets âgés de 14 à 17 ans, l'association entre conduite risquée (sur la route) et le style de vie des sujets, défini par les comportements de santé à risque (tabagisme, consommation d'alcool, de drogue etc.), les loisirs et activités. Les résultats de Bina et al (2006) montrent que les sujets qui prennent le plus de risques sur la route sont aussi ceux qui sont le plus enclins à adopter des comportements anti-sociaux, à consommer de l'alcool, à fumer, et ce sont en particulier, ceux qui déclarent passer le plus de temps avec leurs amis.

Au vu de cet exposé théorique, il nous apparaît nettement que l'enjeu identitaire d'appartenance au groupe constitue un point essentiel dans la problématique des deux-roues chez les jeunes. Alors que nous nous proposons d'investiguer la représentation sociale du deux roues chez les adolescents, il nous semble dès lors pertinent, en considérant la représentation sociale comme un *système normatif* tel que l'a défini Flament (1996b), d'envisager la question sous l'angle des modèles normatifs en dégageant à l'instar de Gaymard (2003) des instances de référence normative.

4. PHASE EXPLORATOIRE

Afin de nous familiariser avec l'univers représentationnel de l'objet « *scooter* » ou cyclomoteur et d'effectuer également une première approche du milieu d'étude et des populations ciblées, nous avons procédé à une phase exploratoire. Celle-ci devrait nous permettre d'établir ou de confirmer certaines pistes de réflexions et d'élaborer une problématique et des hypothèses.

4.1. Associations libres

Pour mener à bien cette phase d'exploration, nous avons utilisé une épreuve d'association libre, à laquelle nous avons soumis 6 élèves de seconde dans un lycée, tous des garçons et tous conducteurs de scooter.

Dans la technique des associations libres, on propose aux personnes interrogées un mot inducteur (ou une expression) et on leur demande d'y associer les termes qui leur viennent spontanément à l'esprit lorsqu'elles pensent à ce mot. Pour J-C Abric, *«le caractère spontané, donc moins contrôlé, et la dimension projective de cette production devrait donc permettre d'accéder, beaucoup plus facilement que dans un entretien, aux éléments qui constituent l'univers sémantique du terme ou de l'objet étudié. L'association libre permet l'actualisation d'éléments implicites ou latents qui seraient noyés ou masqués dans les productions discursives »*. (Abric, 1997c.p.66).

Lors de cette phase, il s'agissait pour le sujet de produire spontanément cinq associations à partir du mot inducteur « *scooter* ». La consigne pour tous était la suivante : *« quand vous entendez le terme « scooter », quel mots ou expressions vous viennent*

spontanément à l'esprit? ». Les sujets devaient ensuite inscrire leurs réponses ainsi que leur âge et leur genre sur une feuille qui leur était distribuée.

Dans une seconde étape, nous avons ajouté deux conditions de substitution à cette épreuve. Nous avons présenté cette technique dans la partie théorique. Précisons toutefois que l'on demandait à trois sujets (la moitié de l'échantillon) de répondre comme s'ils cherchaient à être bien vus de leurs parents, dans un premier temps, puis de répondre comme s'ils cherchaient à être mal vus de leurs parents. Pour les trois sujets restants, il s'agissait de répondre comme s'ils cherchaient à être bien vus de leurs camarades, puis de répondre ensuite comme s'ils cherchaient à être mal vus de ces derniers. Notre objectif était ici de voir s'il y avait des différences entre les trois conditions de production de mots. Nous cherchions en particulier à observer des différences assez nettes entre les conditions de substitution impliquant le modèle des pairs et celui des parents afin de mettre à jour deux modèles de référence normative distincts.

4.2. Résultats des associations libres

Le nombre de sujet étant relativement restreint pour cette enquête exploratoire, nous n'avons pas calculé les fréquences d'apparition de chaque item, nous les présentons donc simplement classés des plus fréquemment cités au moins fréquemment cités avec leur quantité d'évocation.

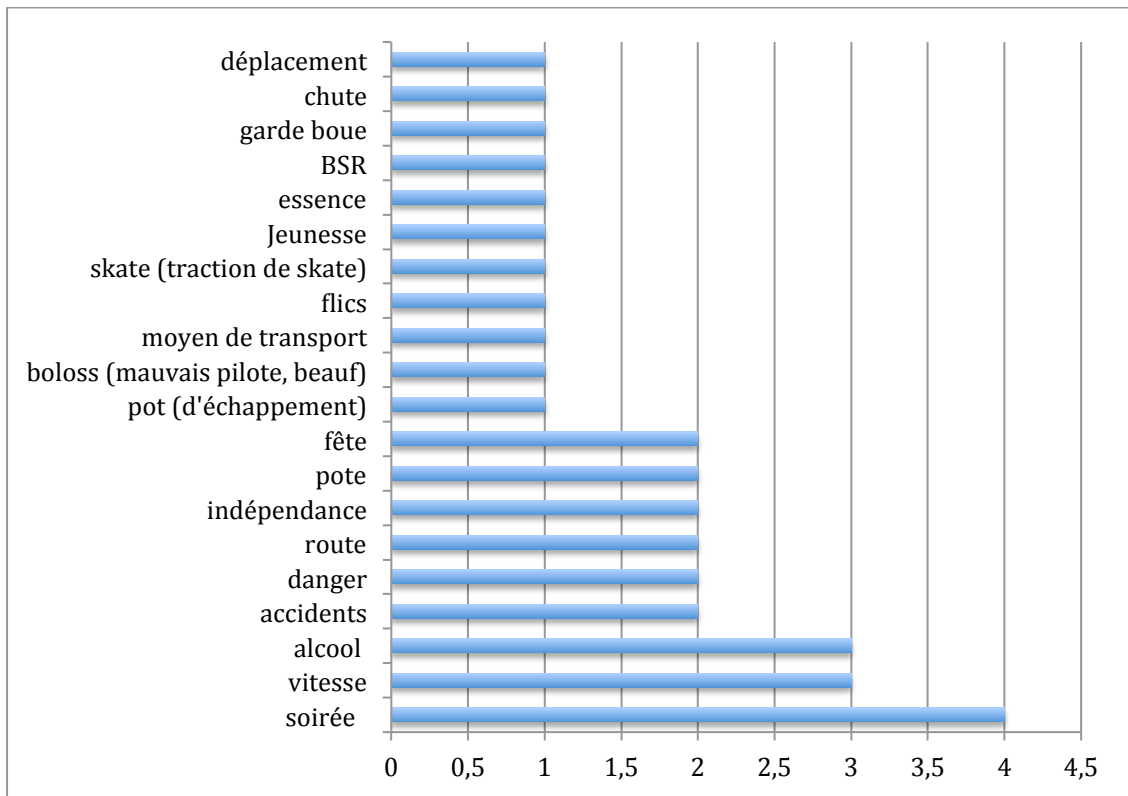


Figure 5: Fréquence d'apparition des termes en condition standard (n=6)

En ce qui concerne la condition standard, qui est sensée nous donner une idée plus ou moins précise du contenu de la représentation sociale du scooter chez notre groupe de sujets, on s'aperçoit que des items comme « *soirée, vitesse, alcool, indépendance, pote ou fête* » sont parmi les plus récurrents. On peut penser qu'ils dénotent une fonction sociale du scooter qui, leur apportant plus d'autonomie dans leurs déplacements, serait aussi l'instrument d'une plus grande liberté, au travers de soirées avec les amis notamment. D'autres items plus ou moins présents comme « *accidents, danger, route, moyen de transport, BSR, flics ou chute* » renvoient plus à l'idée de code à respecter, de sécurité, ou à l'idée d'un scooter qui serait plus envisagé par son côté pratique.

	répondez comme quelqu'un qui serait bien vu...	quelqu'un qui	répondez comme quelqu'un qui serait mal vu...	quelqu'un qui
Par ses parents S=3	sécurité	2	vitesse	2
	protection	2	débridage	2
	prudence	2	dangers	2
	lenteur	1	alcool	2
	code de la route	1	folie	2
	indépendance	1	amende	1
	déplacement	1	jeux	1
	tranquillité	1	chute	1
	week end	1		
	Jeunesse	1		
	amis	1		
par ses pairs S=3	potes	2	bridage	3
	alcool	2	lent	2
	soirée	2	accident	2
	filles	2	ça coûte très cher	2
	vitesse	2	panne	1
	débrider	2	seul	1
	confortable	1	se la pète	1
	bon prix	1	bourge	1
	skate	1	gilet jaune	1
	indépendance	1	conduire trop défoncé	1

Figure 6: Résultats des associations libres en conditions de substitution

Si l'on observe les résultats obtenus avec les conditions de substitution, il apparaît que les associations formulées dans la condition standard sont très proches de celles formulées dans la condition « *bien vu par les pairs* ». En effet, on retrouve sensiblement, et dans des proportions comparables, les mêmes items (« *soirée, vitesse, alcool, indépendance, potes* ») dans la condition standard et dans la condition « *bien vus par les pairs* ». A contrario, on observe nettement moins de similitudes entre la condition standard et la condition « *bien vus par les parents* ». Cette dernière condition est composée de notions comme « *la sécurité, la prudence, la lenteur et le code la route* ». Il apparaît de plus, que les principes attribués aux parents et ceux attribués aux pairs sont souvent perçus comme contraires; par exemple la vitesse serait mal vue des parents alors que la lenteur serait mal vue des pairs. On retrouve toutefois des items proches des associations liées aux parents dans la condition standard

(danger, BSR ...) il semble donc qu'il existe une forme de négociation entre les deux types de référence que constituent le modèle parental et celui des pairs.

Grâce à cette phase exploratoire, nous avons remarqué deux modèles de réponses ; un modèle que nous appellerons A, qui contient des items incarnant une idée de liberté, de transgression, de risques et de valeurs du groupe, puis un modèle B qui serait attaché au contrôle, au respect des règles, à la raison, la prise de conscience et à des valeurs plus individuelles. Le modèle A semblerait à priori attribué aux pairs tandis que le modèle B serait attribué aux parents.

5. PROBLEMATIQUE

Pour ce travail de thèse que nous avons entrepris, nos objectifs sont de plusieurs natures. Il s'agit tout d'abord de se pencher sur une question qui nous semble « sous-traitée » au regard de ses enjeux et qui n'a même jamais été investiguée en France, c'est à dire la perception que les jeunes cyclomotoristes ont de leurs pratiques et de leur véhicule, et ce sous l'angle théorique de la psychologie sociale et des représentations sociales.

D'un point de vue plus théorique, notre objectif est ici d'observer et de décrire l'influence de modèles normatifs sur un modèle standard, partant du postulat de Flament (1999) que « *les questionnaires que nous utilisons habituellement pour décrire une représentation sociale, sont en fait, largement, le reflet de discours normatifs attribués à diverses instances de référence* » (Flament, 1999, p.29).

En nous inspirant des travaux considérant la représentation sociale comme un système normatif et évoqués dans la partie théorique, nous cherchons à tester auprès d'un groupe d'adolescents conducteurs de scooter, l'influence de deux modèles normatifs ; celui des parents et celui des pairs.

Nous postulons que pour obtenir de leurs parents le droit d'utiliser un scooter, les adolescents doivent respecter certains principes non-négociables (vitesse, alcool, respect des règles, BSR...). Or, certains de ces principes non-négociables pour les parents vont à l'encontre d'éléments importants pour les pairs ou les amis eux aussi conducteurs de deux-roues (la vitesse, les soirées, des comportements allant à l'encontre du code la route...). Ainsi, pour obtenir de ses parents une certaine liberté, et pour être intégré par ses pairs, le jeune cyclomotoriste doit mettre en place une négociation entre ces deux modèles normatifs. Dès

lors, on peut se demander sur quels éléments vont porter ces négociations et dans quelle mesure chacun des deux modèles de référence normative influencera les adolescents. Si de tels travaux sur la négociation entre deux modèles normatifs (Gaymard, 2003, 2009 par exemple) ont d'ores et déjà été menés sur des populations adultes ou sur des étudiants, nous ne disposons pas de références en ce qui concerne les mineurs mis à part l'étude exploratoire de Gaymard & Andres (2009) sur les compétences sociales d'élèves espagnols.

Enfin d'un point de vue plus opérationnel ou plus méthodologique, s'il semble bien qu'il existe, comme l'ont montré Guimelli & Deschamps (2000) un masquage opéré par les sujets dans leur réponses pour des raisons de désirabilité sociale et si nous sommes influencés par la représentation que nous pensons être celle des groupes qui sont importants à nos yeux, il convient alors de procéder à une manœuvre de substitution à l'instar de Flament (1999) ou Gaymard (2003). Dans leurs travaux sur les modèles normatifs de référence, ces auteurs ont utilisé dans leurs questionnaires une consigne standard puis des consignes de substitution *normatives* de types « *répondez comme un sujet bien vu (ou mal vu) par tel groupe cible* ». Flament (1999, p.38) note qu'il est ici question de demander « *aux sujets de répondre comme quelqu'un qu'ils ne sont éventuellement pas, à la différence de la technique utilisée dans les études sur la norme d'internalité* (Dubois, 1994 ; Jellison & Green, 1981) ». Il nous semble dès lors que des variations de consignes en reprenant les paradigmes *d'identification* ou *d'auto-présentation de soi* énoncés par Jellison et Green (1981) seraient susceptibles d'impacter l'implication (ou la dés-implication) d'un sujet par rapport à la question. En d'autres termes, on peut imaginer qu'une consigne amenant le sujet à répondre « *comme le ferait quelqu'un qui serait bien vu par x* » n'aurait pas les mêmes effets qu'une consigne qui inviterait le sujet à répondre « *de manière à se faire (soi-même) bien voir par x* ». De la même

manière, on peut aussi postuler que ces dernières consignes induisant un jugement (*bien vu vs mal vu*) peuvent produire des réponses différentes de consignes moins orientées comme par exemple, « *répondez comme le ferait x* ». Si « *on ne sait pas si les deux types de consignes donnent des résultats différents* » comme l'écrivait Flament (1999, p.38), nous nous sommes aperçus que ce travail de test de différentes consignes n'avait jamais été effectué jusqu'ici et nous tâcherons de nous y livrer.

6. METHODOLOGIE ET STRATEGIES D'ANALYSE

Plusieurs auteurs comme Abric (1994a) ou Gaymard (2003a) ont souligné l'importance du choix de la méthodologie dans l'étude des représentations sociales. Les outils et méthodes sont déterminés bien entendu par l'objet d'étude et la population mais également par l'angle théorique abordé. Pour Gaymard (2003a), afin de mettre en place une méthode pertinente, il convient de confronter ses outils au terrain et de les tester auprès de la population étudiée. C'est pourquoi, nous avons adapté nos outils aux spécificités de notre question et de notre population. Afin de tester la négociation normative chez les jeunes cyclomotoristes et d'en dégager les mécanismes implicites, nous avons eu recours à une approche multi-méthodologique. En effet, à l'instar de Gaymard (2003), nous avons utilisé un outil plutôt quantitatif avec le questionnaire des choix alternatifs puis, dans un second temps, nous avons eu recours à la technique des petites histoires à compléter qui s'apparente à une démarche plus qualitative.

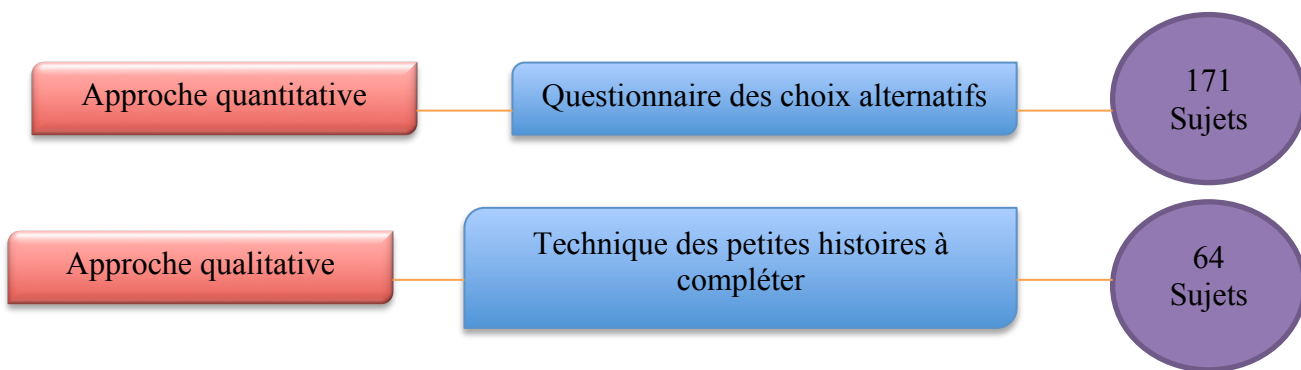


Figure 7: Outils utilisés et sujets concernés selon l'approche méthodologique

6.1. Questionnaire des choix alternatifs adapté à la conduite de cyclomoteurs.

Nous nous sommes inspirés d'un test de choix alternatifs utilisé par Gaymard (2003a) pour construire notre propre test autour des thématiques que nous avons rencontrées lors de la phase exploratoire de cette étude⁷.

Le test utilisé par Gaymard avait pour objectif de mettre en évidence l'impact du modèle normatif des parents chez les jeunes filles maghrébines et était inspiré de celui de Malewska-Peyre, Taobada-Leonetti et Zaleska (1982). Le questionnaire de Gaymard (2003) consistait à présenter huit couples de propositions stéréotypées de type normatif. Chaque couple comportant une proposition typique d'un point de vue traditionnel et d'une proposition plus occidentale. Pour Malewska-Peyre (Malewska-Peyre et al, 1982), ce test des choix alternatifs a pour objet de fournir des informations d'une part sur les normes et valeurs significatives pour les jeunes, puis dans un second temps sur leur perception de l'importance de ces mêmes valeurs pour leurs parents.

Le test mis au point par Malewska-Peyre et al (1982), dans une autre perspective, est un questionnaire comportant des propositions relatives à des comportements culturels significatifs. *« Dans chaque alternative, une norme de comportement caractéristique d'une société de type traditionnel est opposée à une norme correspondant aux tendances de la société urbaine occidentale »*. Ainsi, le partage strict des rôles de l'homme et de la femme, la dépendance des jeunes par rapport aux parents, la fermeture du groupe familial et

⁷ Cf les items obtenues avec la technique d'association libre

l'importance des pratiques religieuses sont opposés à l'égalité des sexes, l'autonomie des jeunes, le relâchement des liens familiaux et le refus des contraintes et à la religion » (Malewska-Peyre et al, 1982, p.46). Ce questionnaire a été soumis à de jeunes immigrés ou à des Français d'origine. Les sujets devaient indiquer non seulement leur propre opinion mais aussi celle qu'ils attribuent à leur père et à leur mère. Plus tard, dans les travaux de Gaynard (1999) il sera question d'opposer, sur le même principe et toujours chez des jeunes filles franco-maghrébines, une norme traditionnelle liée au modèle parental à une norme occidentale.

Notre objectif étant ici d'observer une influence de modèles normatifs sur un modèle standard, nous avons de fait repris le mécanisme de ce test. Néanmoins, les modèles de référence que nous souhaitons mettre à jour n'étant pas les mêmes que ceux qui ont fait l'objet des travaux précédemment cités, nous n'avons conservé que l'architecture du test des choix alternatifs. Nous avons adapté le contenu du questionnaire à la population et à l'objet de représentation choisis. Ainsi, les choix proposés aux sujets concerneront à chaque fois une proposition relative à une norme de comportement caractéristique attribué aux pairs puis une autre proposition relative à une norme attribuée aux parents.

De façon opérationnelle, cela se traduira par la mise en place de propositions relatives aux deux types de réponses que nous avons pu constater lors de la phase exploratoire.

Avant d'arriver aux questionnaires que nous avons utilisés pour cette étude, nous avons mis au point plusieurs questionnaires qui n'ayant pas donné satisfaction à l'issue de pré-tests ont été abandonnés ou ont évolués. Ainsi nous avons au départ mis au point un système d'échelle de type Likert, graduée de 1 à 6. Le sujet devait dire au moyen de l'échelle s'il était

d'accord (ou plutôt d'accord...jusqu'à pas du tout d'accord) avec une affirmation qui lui était proposée. Les sujets ayant souvent du mal à intégrer la consigne et les passations étant très longues du fait d'un grand nombre de réponses à fournir, nous avons abandonné ce modèle pour finalement adopter un modèle à choix forcé.

Partant des résultats obtenus avec la technique d'associations libres, nous avons proposés deux modèles de réponses :

- Un modèle A, plutôt présent dans les réponses attribuées aux pairs, véhiculant des valeurs de groupe, des idées de liberté, d'indépendance, de prise de risque et de transgression.
- Un modèle B, plutôt présent dans les réponses attribuées aux parents et incarnant des valeurs de respect des règles, de contrôle, d'individualisme, de prise de conscience, d'attention et de raison.

Au fur et à mesure de nos passations, suite aux résultats que nous avons pu obtenir, nous avons modifié les contenus et la distribution de notre premier questionnaire. La seconde version de notre questionnaire à choix alternatifs nous a par la suite permis de mener un travail sur le type consigne employé.

6.1.1. Elaboration du Questionnaire

A l'aide des thématiques évoquées par les sujets lors d'une enquête préliminaire, nous avons mis au point treize couples de propositions « stéréotypées de type normatif » (Gaymard, 2003) (cf. annexes, p 297). Dans chaque couple, une norme de comportement

caractérise le modèle A alors que l'autre caractérise le modèle B. chaque sujet choisit alors l'affirmation A ou l'affirmation B en cochant la case idoine.

Dans un premier temps, nous avons demandé à tous les sujets de répondre une première fois en leur nom (condition standard). Ensuite, nous avons demandé à certains de répondre une deuxième fois de façon à être bien vus par leurs parents puis une troisième fois, de façon à être mal vus par ces derniers. L'autre groupe de sujets devant effectuer la même démarche mais en répondant par rapport à leurs amis. Face aux premiers résultats, nous avons remarqué une certaine fatigabilité des sujets, qui devant remplir le test trois fois semblaient avoir du mal à effectuer cette « *gymnastique* » de substitution.

Nous avons donc effectué des modifications, en termes de consigne et en termes de format du questionnaire, optant pour un tableau unique, plus clair, dans lequel on présente trois colonnes au sujet (cf. annexes, p 299). La première colonne accueille la réponse du sujet en son nom propre (condition standard), la seconde colonne a pour objet la réponse qu'il attribue à ses parents et la troisième colonne concerne la réponse qu'il attribue à ses amis (conditions de substitution).

La consigne étant la suivante : « *Dans le tableau ci-dessous, choisissez une des deux affirmations (A ou B). Cochez la case de votre choix. Vous devez répondre trois fois : la première fois, en donnant votre avis, la seconde fois en répondant comme le feraient vos parents et la troisième fois en répondant comme le feraient vos amis.* »⁸.

⁸ Nous mettons à disposition un exemplaire de ce questionnaire dans les annexes du présent document.

6.1.2. Evolutions du questionnaire

Reprenant le principe du premier questionnaire nous en avons construit une seconde version autour de deux dimensions : transgression/respect des règles et intégration/exclusion du groupe de jeunes (alpha de Cronbach .65). En effet, nous avons souhaité démarquer ces deux dimensions présentes dans le premier questionnaire mais indifférenciées dans le traitement des résultats. Le terme « *exclusion* » du groupe, dans la seconde dimension renvoie plutôt à une forme d'isolement ou à l'usage plus individuel du deux-roues. Cette dimension est liée à la perception que peuvent avoir les jeunes de leur véhicule comme un facteur d'intégration sociale à un groupe d'amis ou une communauté plutôt que comme un simple moyen de locomotion transportant un individu d'un point X à un point Z.

Nous pensons qu'une telle démarche nous permettra peut être de vérifier des liens ou des corrélations apparaissent entre transgression et intégration ou entre respect de la règle et exclusion du groupe, comme le laissent penser les résultats préliminaires qui indiquaient que la transgression était valorisée par le groupe. Nous avons ainsi établie une seconde version avec 16 paires d'items reformulées et thématiques.

6.1.3. Evolutions des consignes

Nous sommes partis de travaux qui se sont développés autour d'une approche normative des représentations sociales (Flament, 1999, 2001 ; Gaymard, 1999, 2003, 2007, 2009).

Flament (1999) qui a défini la représentation sociale comme un système normatif, montre qu'elle inclut différents modèles de référence qui vont avoir un impact sur les réponses des sujets. Il demande à des étudiants de compléter un questionnaire sur la représentation des études en leur nom propre (condition standard) puis comme le ferait un jeune *bien vu vs mal vu* par différents groupes de référence (parents, enseignants et étudiants).

Comme nous l'évoquions lors de la partie théorique, ce type de consigne constitue une variante des consignes utilisées dans le domaine de la norme d'internalité. Jellison & Green (1981) travaillant sur la norme d'internalité ont définis les paradigmes d'auto-présentation et d'identification. En ce qui concerne le paradigme d'auto-présentation, les sujets devaient répondre à un questionnaire de LOC (locus of control) en donnant la meilleure image et la plus mauvaise image d'eux-mêmes. Ils ont constaté que la consigne pro-normative déclenchait des réponses internes alors que la consigne contre-normative suscitait des réponses externes. Le paradigme d'identification consiste lui, à demander aux sujets de répondre en leur nom propre (consigne standard) mais aussi au nom d'un individu cible comme par exemple un français moyen.

En ce qui concerne nos deux premières passations, que nous nommerons questionnaire 1 et questionnaire 2, suite à des pré-tests évoqués plus haut, nous avons opté pour une consigne qui s'apparente au paradigme d'identification défini par Jellison & Green (1981). Après avoir répondu en condition standard, un sujet devait répondre « *comme le feraient* » ses parents puis « *comme le feraient* » ses amis. Il nous semble que pour cette consigne l'effort de substitution que produit un sujet, d'un point de vue cognitif, porte plutôt sur la projection d'une opinion ou d'un avis de la cible sur les pratiques des scootéristes.

Par la suite, pour les questionnaires 3 et 4, nous avons changé de consignes en ajoutant à notre consigne de type « identification » le paradigme de l'auto-présentation de soi (Jellison & Green, 1981) afin de tester une connaissance des aspects normatifs ou contre-normatifs de certains jugements ou comportements. En effet, en reprenant des consignes de type « *répondez comme un jeune mal vu* », telles qu'utilisées par Flament (2001) ou Gaymard (2003), nous essaierons d'amener les sujets à formuler des réponses contre-normatives ou pro-normatives dans le cadre d'une consigne « *répondez comme un jeune bien vu* »

Nous avons de plus mises au point deux consignes; Pour le questionnaire 3 nous avons proposé une consigne d'auto-présentation qui implique plus directement le sujet (« *Répondez maintenant comme si **vous** cherchiez à être mal vu/ bien vu par vos parents/amis* ») puis pour le questionnaire 4, nous avons proposé une consigne d'identification consistant à dés-impliquer le sujet au yeux de la cible de la substitution (« *Répondez maintenant comme le ferait **un jeune** mal/ bien vu par ses parents/amis* »).

Il s'agit là pour nous, en nous inspirant de Guimelli et Deschamps (2000) qui demandaient à leur sujets de répondre « *comme le feraient les français en général* » de vérifier si ce jeu de consigne consistant à impliquer ou dés-impliquer les sujets au yeux des cibles de la substitution peut avoir un effet sur la pression normative qui pèse sur eux et sur un éventuel biais de désirabilité sociale.

Notons que Guimelli et Deschamps (2000), dans leur étude sur la représentation des gitans, proposaient à leur sujets une consigne de substitution qui s'apparentait au paradigme de d'identification (Jellison & Green, 1981) tandis que Flament (1999, 2001) ou Gaymard (1999, 2003, 2007, 2009) ont plutôt utilisées des consignes s'apparentant au paradigme

d'auto-présentation de soi (Jellison & Green, 1981). Nous n'avons pas pu trouver dans la littérature de traces d'une comparaison de ces deux grands types de consignes dans le cadre de travaux portant sur les techniques de substitution ou sur les représentations sociales. Toutefois Flament (2001) évoque l'intérêt potentiel de cette piste évoquant un possible impact de la formulation de la consigne en condition de substitution.

Il nous semble que les différences que l'on pourrait observer entre nos deux paradigmes (auto-présentation et identification) concernent la distinction entre norme descriptive et norme injonctive. En effet, selon la théorie des conduites normatives de Cialdini et Trost (1998), il est possible de distinguer deux types de normes sociales : les normes descriptives et les normes injonctives. Les premières correspondent à ce que la majorité des gens fait dans une situation donnée. Ainsi, un individu peut se référer, plus ou moins consciemment, à ces normes pour choisir le comportement le mieux adapté à une situation. Les normes injonctives, quant à elles, renvoient à ce que les individus approuvent ou désapprouvent dans une situation et dans un groupe donné.

De cette façon, nous postulons que le simple changement de consigne, alors que les items du test des choix alternatifs ne varient pas, est susceptible de changer la nature de la norme testée. Une consigne « *Répondez comme le ferait x* » donnerait lieu à des réponses normatives descriptives tandis que des consignes de type « *Répondez de façon à être bien vu / mal vu par x* » inciteraient à des réponses normatives injonctives.

6.1.4. Mise en place des consignes

Concernant la procédure de passation, des changements sont intervenus avec l'introduction des consignes pro-normatives et contre-normatives (bien vu vs mal vu) lors des questionnaires 3 et 4. En effet, il s'est avéré un peu long pour les participants pré-testés de répondre en condition standard, puis comme un jeune bien vu puis mal vu par ses amis puis par ses parents. Afin d'éviter qu'un sujet ne doive répondre 5 fois au même questionnaire et contourner ainsi une certaine monotonie ou une fatigabilité qui pourrait biaiser les réponses, nous avons demandé à certains sujets de répondre, outre la condition standard commune à tous, en condition bien vu / mal vu par les amis, et aux autres sujets de répondre en condition bien vu / mal vu par les parents. Ainsi, si l'ensemble des sujets doit fournir une réponse pro-normative et une réponse contre normative, nous avons fait varier la cible de substitution pour un sujet sur deux.

En guise de résumé des différentes conditions de passation évoquées plus haut, nous les avons représenté ci dessous sous forme de plans expérimentaux pour les quatre versions de notre questionnaire. Soit S le nombre de sujets, I la condition contrôle dans laquelle le sujet répond en son nom (condition standard), C la cible de substitution (Parents vs Amis), et V la condition Bien vu Vs Mal vu.

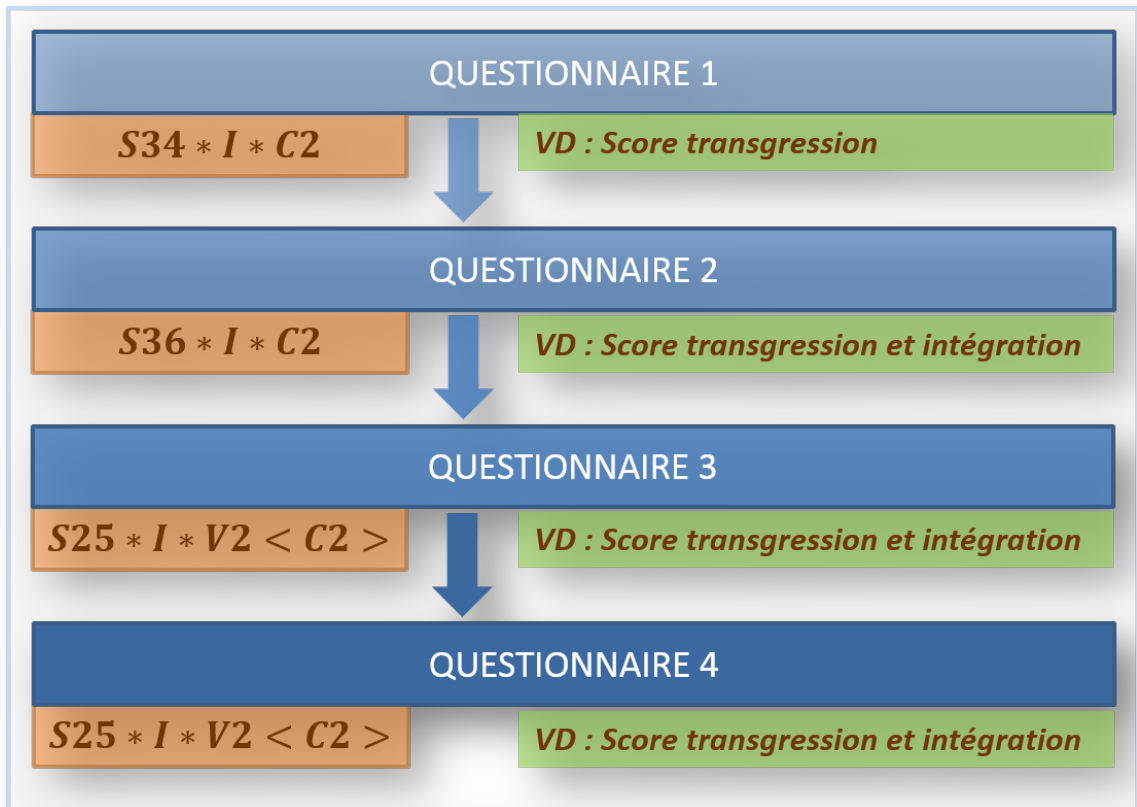


Figure 8: Plans expérimentaux résumant les conditions de passations

6.2. Echantillons et procédures

Sur l'ensemble de nos passations concernant notre démarche quantitative et le questionnaire des choix alternatifs, nous avons retenus 171 sujets de 14 à 18 ans, avec une moyenne d'âge de 16 ans (écart type: 0,99), tous rencontrés dans leur établissement scolaire. Nous avons noté plus haut que l'écrasante majorité des adolescents conducteurs de scooter était des garçons et que ces derniers étaient nettement plus souvent impliqués dans des accidents que les filles, c'est pourquoi, nous n'avons retenus que des garçons dans notre

échantillon. Ajoutons que face à la relative difficulté de trouver un nombre suffisant de filles, nous avons assez vite renoncé à toute velléité de comparaison entre les genres.

Nous avons recrutés nos sujets dans six établissements scolaires ; cinq dans les Pays de Loire et un en Haute Normandie. Parmi ces établissements, on compte trois lycées généraux (LG), un Lycée professionnel (LEP), un lycée agricole (LEAP) et un Centre de formation des Apprentis (CFA). Nous avons classés les établissements d'origine de nos sujets par ordre d'apparitions dans les passations ; établissement 1 : LG1, établissement 2 : CFA, établissement 3 : LEP, établissement 4 : LEAP, établissement 5 : LG2, établissement 6 : LG3.

6.2.1. Procédures

Pour chaque versions du questionnaire, nous avons réalisé une étude pilote auprès d'une poignée de sujets (de 5 à 8) afin de s'assurer que le matériel soit bien compris par l'ensemble des participants. Tous nos participants sont des cyclomotoristes rencontrés en salle de classe ou en salle d'étude.

Un seul questionnaire réunissant toutes les conditions a été distribué, en classe, aux préadolescents, au début du second semestre de l'année scolaire. Les élèves ont répondu individuellement au questionnaire, au cours d'une passation collective réunissant les élèves d'une même classe. Afin que les sujets cyclomotoristes ne soient pas perturbés par les autres élèves, j'ai demandé à l'ensemble de la classe de répondre au questionnaire indiquant qu'il s'agissait d'une étude sur les adolescents et les deux-roues.

Les élèves devaient indiquer au préalable sur le formulaire s'ils conduisaient un cyclomoteur. Ils devaient indiquer également leur âge, leur établissement d'origine et indiquer

s'il avait déjà eu un accident. J'ai à chaque indiqué aux participants que le questionnaire serait totalement anonyme, bien cela ait été noté en gras en introduction du questionnaire avec la consigne. Je me suis tenu disponible auprès des élèves pendant toutes les passations afin de pouvoir les éclairer sur d'éventuelles incompréhensions ou questions concernant le questionnaire. Toutefois, en ce qui concerne les dernières passations (questionnaire 4), je n'ai pu assister aux passations d'élèves des établissements 5 et 6 n'ayant pu obtenir l'autorisation des proviseurs. En effet, les chefs d'établissements dans ces deux cas, craignant des soucis de discipline au sein des classes n'ont autorisé les passations qu'à condition qu'elles ne soient encadrées par les seuls enseignants. J'ai donc expliqué à ces derniers la démarche à suivre, leur indiquant qu'il fallait simplement distribuer les questionnaires sans autre consignes que celles qui étaient écrites sur les documents.

6.2.2. Population d'étude

Ayant modifiées les questions puis les consignes après la première passation, nous présenterons les échantillons pour chaque questionnaire.

Questionnaire 1

En ce qui concerne la population de notre première étude (questionnaire 1), nous avons retenus 34 sujets dans la moyenne d'âge est de 16,3 ans (écart type : 0,87). On note que 55% d'entre eux déclarent avoir déjà eu un accident. L'ensemble de ces sujets est issu de l'établissement 1

Questionnaire 2

Dans la seconde version du questionnaire, contenant cette fois 16 couples de propositions normatives avec deux dimensions (transgression/respect et intégration/exclusion) nous avons 36 sujets issus, comme pour la première version (questionnaire 1) de l'établissement 1. La moyenne d'âge des participants est de 15,72 ans (écart type: 0,85) et 33% d'entre eux déclarent avoir déjà eu un accident de deux-roues.

Questionnaire 3

En ce qui concerne la troisième version de notre outil, contenant les 16 mêmes couples de propositions normatives mais utilisant cette fois ci une consigne de type « *auto-présentation* », nous avons rassemblés 50 sujets issus d'établissements divers. En effet ayant épuisé les réserves d'adolescents cyclomotoristes que nous offrait l'établissement 1, nous avons dû nous mettre en quête de nouveaux sujets dans différents lycées. Ainsi pour cette passation nous comptons 19 sujets de l'établissement 1, 13 sujets de l'établissement 3 et 18 de l'établissement 4. La moyenne d'âge de cet échantillon est de 15,29 ans (écart type: 0,79) et 60% des participants déclarent avoir déjà eu un accident.

Questionnaire 4

La quatrième et dernière version de notre questionnaire, comportant les mêmes items mais utilisant une consigne d' « *identification* », a été soumise à 51 participants dont 16 de l'établissement 2, 9 de l'établissement 5 et 26 du sixième établissement. La moyenne d'âge des sujets est de 16,69 (écart type: 0,90) et 61% déclarent avoir déjà eu un accident à cyclomoteur.

En guise de synthèse, nous proposons un tableau récapitulatif (figure 8) de la répartition des participants aux différentes versions de notre questionnaire.

	n	Age moyen	Ecart type	Accidents %	Etab 1	Etab 2	Etab 3	Etab 4	Etab 5	Etab 6	Total
Quest 1	34	16,3	0,87	55%	34	0	0	0	0	0	34
Quest 2	36	15,72	0,85	33%	36	0	0	0	0	0	36
Quest 3	50	15,29	0,79	60%	19	0	13	18	0	0	50
Quest 4	51	16,69	0,90	61%	0	16	0	0	9	26	51
total	171	16,00	0,99	52%	89	16	13	18	9	26	171

Figure 9: Répartition des sujets selon le type de questionnaire et l'établissement d'origine

6.3. Stratégies d'analyse : étude en plan Q et analyse de régression multiple et équations structurelles

Afin d'exploiter les données du questionnaire, nous avons codifié les réponses des sujets par l'attribution de 1 (choix A) ou 2 (choix B) selon l'approche méthodologique utilisée par Gaymard (2003).

6.3.1. Méthodologie en plan Q.

Nous devons la « méthode Q » à l'anglais Stephenson (1953), inventeur de l'analyse factorielle et collaborateur de Spearman. Il se démarquera de ce dernier en considérant que

l'analyse factorielle ciblait uniquement les considérations quantitatives et ne donnait pas suffisamment d'importance aux relations avec l'environnement et aux représentations des personnes. Pour Reuchlin (1976), il convient d'établir une distinction entre les techniques R, qui partent de corrélations calculées entre caractères mesurés sur un groupe d'individus et les techniques Q, qui elles sont fondées sur les corrélations entre individus considérés sous l'angle d'un groupe de caractères. Dans le cas d'un « plan Q », la signification intra-individuelle remplace les différences interindividuelles utilisées dans les techniques R. Pour Boudreault et Kalubi (2007) la méthodologie Q s'est avérée appropriée pour analyser les représentations des personnes, depuis plus de 50 ans.

Nous n'avons pas repris la technique originelle du Q-sort de Stephenson (1953), mais nous nous sommes inspirés du traitement de Gaymard (2003). Gaymard (2003) propose une stratégie d'analyse qui obéit à une méthodologie en plan Q telle qu'énoncée par Reuchlin (1976, 1991). Il s'agit alors dans le cadre de cette approche de placer les thèmes en tête des lignes et les sujets en tête des colonnes. Il est important de noter que dans cette démarche nous ne traitons pas des profils individuels en tête des colonnes, mais des profils moyens (Lebart, Morineau & Piron, 1997; Rouanet & Le Roux, 1993, cités par Gaymard 2003). Il ne s'agit donc pas de travailler sur des différences interindividuelles entre des sujets soumis à telles ou telles variables comme dans le plus traditionnel plan R. Si la méthode R consiste à trouver des corrélations entre les variables (par exemple, le poids et l'âge) à travers un échantillon de sujets, la méthode Q propose d'établir des corrélations entre les sujets à travers un échantillon de variables. Cette méthode réduit les points de vue individuels des sujets jusqu'à quelques "facteurs", qui sont sensés représenter des façons de penser partagées (Stephenson 1953).

De cette façon, les distributions des variables manipulées et observées (Conditions [*standard, amis, parents*], scores [*transgression vs respect, intégration vs exclusion*]) résument un individu théorique moyen au sens statistique : les relations entre les variables traduisent alors les relations entre thématiques du questionnaire et les analyses corrélationnelles rendent compte d'une forme de variation « intra individuelle ».

Pour autant, cette méthode risque de perturber les paramètres des distributions observées, notamment en ce qui concerne la normalité. D'autre part, les critères de significativité dans la comparaison des moyennes obtenues par thématique ou par condition sont difficilement maîtrisables. Gaymard (2003) nous indique d'ailleurs que les tests de significativité dans le cadre d'un traitement en plan Q ne sont pas pertinents. Nous avons toutefois choisi de les considérer dans une optique exploratoire. En effet, selon Dancey et Reidy (2007) ces tests permettent de juger l'« importance de la taille d'un effet ». Or nous entendons mener une recherche exploratoire sur l'impact de différents types de consignes. Nous proposons donc de maintenir les présupposés d'échantillonnage et les tests de significativité ce qui, bien que peu orthodoxe dans le cadre d'un traitement Q, devrait nous permettre de mesurer la qualité de nos résultats et de vérifier si leurs évolutions sont imputables à différentes consignes ou au hasard.

Afin d'exploiter ce type de données, nous opterons dans un premier temps pour une analyse descriptive des proportions dans lesquelles ont été choisies les réponses « transgressions » (Q1 à Q4) et « intégration » (Q2 à Q4) pour chacune des questions et dans chacune des conditions. Les moyennes, écarts-types, et tests de normalité seront calculés pour rendre compte des tendances des modèles normatifs en fonction des conditions Standard,

Amis et Parents (SAP) et par thématique abordée. Nous pourrions ainsi les comparer descriptivement entre elles.

Si nous ne présentons plus la moyenne et l'écart-type, il convient d'explicitier le test de normalité utilisé : le test de Shapiro-Wilk nous permettra de déterminer si les données observées sont distribuées ou non selon la loi normale. Un test de Shapiro-Wilk significatif nous informe que l'hypothèse nulle de normalité peut être rejetée (valeur de P inférieure à 0,05).

Cette première étape sera suivie d'une analyse corrélationnelle entre les scores observés dans les conditions SAP. Au-delà de l'analyse descriptive, elle permettra de préparer la mise en place de traitements plus sophistiqués qui nécessitent la présence de corrélations significatives, tels que les régressions multiples et les modèles d'équations structurelles.

6.3.2. Les modèles structureaux

Conformément à nos hypothèses, nous cherchons à observer l'influence des différentes références normatives (pairs et parents) sur les réponses des participants en condition standard. Plus précisément, nous cherchons à inférer une forme de causalité selon laquelle les modèles normatifs des pairs et des parents expliqueraient tout ou partie du modèle normatif auquel les usagers du scooter adhèrent.

A ce jour, les méthodes corrélationnelles bi variées permettent d'établir des liens entre les distributions observées sur la base d'une variance partagée. Elles ne sont cependant pas assez puissantes pour tester l'hypothèse d'une causalité entre variables dans le cadre d'un modèle multi-varié. En termes statistiques, notre postulat consiste donc à considérer les scores

observés en conditions « Amis » et « Parents » comme variables prédictives des scores observés en condition « standard ».

Des travaux similaires précédents employaient déjà les méthodes de régression linéaire multiple (Flament, 1999 ; Gaymard, 2003, 2009). Ces méthodes permettent de déterminer l'influence « pure » de plusieurs variables continues considérées a priori comme explicatives, sur une variable continue considérée a priori comme à expliquer. Basées sur les calculs corrélacionnels (corrélations partielles notamment), ces méthodes supposent que les données remplissent certaines conditions : normalité des distributions, taille conséquente de l'échantillon, et présence de corrélations bi variées significatives entre les variables.

Cette approche comporte des limites intrinsèques puisqu'elle cherche à expliquer les variations des scores en condition standard à l'aide de seulement deux autres variables explicatives. Cette limitation rend compte de la part d'erreur due à l'influence de variables qui ne sont pas mesurées. Nous tiendrons compte de l'écart qui sépare les possibilités techniques de l'analyse et la complexité des données en sciences humaines (Morin, 1990, 1994).

Dans notre cas, la faiblesse de l'échantillonnage risque de perturber les critères de normalité des distributions (moins de 40 sujets par condition), ainsi que les critères de significativité des analyses qui seront effectuées.

Pour dépasser ce type de difficulté tout en exploitant au mieux les données, les chercheurs développent depuis longtemps des techniques d'analyse en pistes causales, autrement appelées modèles d'équations structurelles, et basées sur le calcul simultané de plusieurs régressions linéaires multiples (Juhel, 2015 ; Roussel et al, 2002). Réalisées à partir de logiciels spécialisés (ici, l'extension AMOS® du logiciel SPSS®), ces analyses complexes

présentent l'avantage de pouvoir s'appliquer à des distributions non paramétriques et comportant peu d'observations (Juhel, 2015).

Méthodologiquement, un modèle causal basé sur nos hypothèses est proposé à l'analyse en concurrence avec des modèles « neutres ». Deux données principales sont alors délivrées : les paramètres estimés pour le modèle (coefficients de régression notamment), ainsi que la qualité de l'ajustement du modèle aux données réelles observées.

Le coefficient de régression standardisé résume l'impact de la variable explicative sur la variable à expliquer. Noté β , il permet de comparer l'importance des différents prédicteurs à l'intérieur d'une même équation (au contraire des coefficients non standardisés) et ne sont pas sensibles aux variations d'échelles entre variables. Ce gain de fiabilité interne au modèle s'accompagne d'une difficulté à généraliser les résultats au sein d'une population générale, puisqu'une fois standardisés, les coefficients de régression ne sont valables que pour l'échantillon étudié (Licht, 1995, Roussel et al, 2002). Plus le coefficient est proche de 1, et plus le prédicteur permet d'expliquer la variance de la variable à prédire.

L'erreur standard observée, quant à elle, résume en pourcentage la part de variance d'une variable qui s'exprime indépendamment du lien avec les autres variables du modèle (variance propre, lorsque l'erreur standard observée est élevée au carré).

La qualité d'ajustement du modèle testé aux données observées est évaluée à l'aide de nombreux indices et demeure pourtant sujet à interprétation. Le consensus est qu'aucun indice considéré seul n'est complètement fiable, et ne peut à lui seul permettre de décider si un modèle est suffisamment ajusté ou non aux données (Roussel et al, 2002; Steiger, 2007). Selon la nature des données et la qualité des indices, il arrive qu'un modèle soit accepté, malgré la défaillance d'un ou plusieurs autres indices (Barret, 2007; Kenny, 2014; Miles,

2007). Nous présentons ci-dessous les indices que nous retenons pour l'étude, d'après Barret (2007), Kenny (2014), Miles (2007), Roussel et al (2002), Sivo et al (2006) et Steiger (2007).

Le rapport χ^2 /Degré de liberté : cet indice est utilisé malgré sa sensibilité à la complexité du modèle, à la normalité des distributions, et à l'échantillon. Un indice inférieur à 4 signe un ajustement acceptable, mais idéalement, il est inférieur à 2 (Lourel et al, 2007).

L'indice GFI (Goodness of fit index) : il rend compte de la part de la covariance expliquée par le modèle. Analogue au r^2 de la régression multiple, il est peu sensible à la taille de l'échantillon et doit être égal ou supérieur à 0.93 (Sivo et al, 2006).

L'indice NFI (Normed fit index) : De la catégorie des indices incrémentaux (Roussel et al, 2002), il correspond à la proportion de la covariance totale expliquée par le modèle testé par rapport au modèle de base. Il est généralement sous-estimé sur les petits échantillons et doit être supérieur à 0.92 selon Sivo et al (2006).

L'analyse de ces indices d'ajustement devra, au cas par cas, nous conduire à accepter ou rejeter les modèles proposés.

6.4. Hypothèses

Nous présenterons ici nos hypothèses de départ ainsi que les hypothèses faites pour chaque version de notre questionnaire.

6.4.1. Questionnaire 1

Hypothèse H1a : Si on tient compte de ce que laisse présager les résultats de notre étude exploratoire des associations libres, **nous devrions observer une articulation du modèles**

des pairs ou des amis autour de la transgression des règles tandis que le modèle parental s'articulerait autour du respect des ces dernières.

Hypothèse H1b : Compte tenu de ce qu'a montré l'étude de S. Gaymard (2009) sur l'impact du modèle normatif des pairs chez des jeunes automobilistes, nous postulons que **les jeunes conducteurs de deux roues devraient être plus proches du modèle normatif des pairs que de celui des parents. Les pairs constitueraient de fait leur principal groupe de référence normative.**

Au cours de notre étude, cela devrait se traduire par le fait que les réponses standards au test des choix alternatifs devraient être plus proches de celles attribuées aux pairs que de celles attribuées aux parents. D'un point de vue opérationnel, nous postulons de surcroit que le modèles des amis prédira mieux la variance du modèle standard que le modèle des parents.

6.4.2. Questionnaire 2

Pour ce second questionnaire, nous maintenons nos hypothèses H1a et H1b. En effet, nous devrions retrouver des réponses en condition standard toujours proches du modèle A liées à la prise de risque, la transgression et à des enjeux identitaires. Ces réponses devraient également être proches de celles attribuées aux amis, qui constituent la principale référence normative tandis que le modèle des parents serait lui en opposition au deux autres tout en n'ayant que peu d'impact sur les réponses standard.

Hypothèse H2a : **Nous devrions retrouver à l'instar du questionnaire 1 des points de négociation dans les réponses des sujets.** Ces questions, souvent liées à la sécurité, devraient apparaître comme non-conditionnelles (Gaymard, 2003) pour les jeunes et être identifiées comme telles pour le modèle des parents.

Pour ce nouveau questionnaire, nous avons mis en place deux dimensions : *transgression/respect* des règles et *intégration/exclusion* du groupe.

Hypothèse H2b : Nous postulons concernant l'introduction d'une dimension intégration/exclusion que **les réponses attribuées aux amis seront plus en phase avec des valeurs de groupe, de sorties et de mode vie des adolescents quand les réponses attribuées aux parents seront plus en lien avec une vision plus utilitariste du cyclomoteur** et plus concrètement liées à des enjeux de transport ou de déplacement.

Hypothèse H2c : Nous postulons également qu'**il existe des liens entre *transgression* et *intégration* et entre *respect de la règle* et *exclusion du groupe***, comme le laissent penser les résultats préliminaires qui indiquaient que la transgression était valorisée par le groupe. Ainsi d'un point de vue opérationnel, nous devrions observer une corrélation positive entre un modèle de réponses transgressif et un modèle de réponses s'articulant autour de l'idée d'intégration au groupe.

6.4.3. Questionnaire 3

Dans le cadre de cette troisième étude, nous conservons les hypothèses précédemment énoncées (H1a, H1b, H2a, H2b) à l'exception de l'hypothèse H2c qui, nous le développerons lors de la présentation des résultats, s'avère plus difficile à traiter avec notre outil.

Suite aux deux premiers questionnaires, nous nous pencherons ici sur des questions plus méthodologiques, notamment sur le plan des consignes employées. Nous avons ainsi changé nos consignes en optant pour le paradigme de l'auto-présentation de soi (Jellison & Green, 1981) afin de tester chez nos sujets la connaissance des aspects normatifs ou contre-normatifs de certains jugements ou comportements. En effet en reprenant des consignes de type

« *répondez comme si vous cherchiez à être mal vu* » nous essaierons d'amener les sujets à formuler des réponses contre-normatives et pro-normatives.

Hypothèse H3a : En introduisant un jugement bien vu vs mal vu dans notre consigne, nous faisons le postulat étant données les tendances observées lors des résultats préliminaires que **les modèles « parents » et « amis » sont antagonistes**. En d'autres termes, si les parents sont associés à des positions de respect des règles et de sécurité alors que les amis sont associés à la prise de risques et à la transgression, nous devrions observé que ce qui est jugé *bien vu* par les amis est jugé *mal vu* par les parents. Réciproquement, ce qui *bien vu* par les parents serait *mal vu* par les amis. Nos deux modèles normatifs seraient ainsi comme deux pôles contraires entre lesquelles la position des réponses standard fluctue selon les thèmes abordés.

Hypothèse H3b : Les différences que nous pourrions observer entre nos deux types de consignes (auto-présentation et identification) concernent la distinction entre norme descriptive et norme injonctive. Selon la théorie des conduites normatives de Cialdini et Trost (1998), les premières correspondent à ce que qu'une cible fait dans une situation donnée alors que les normes injonctives renvoient à ce que les individus approuvent ou désapprouvent dans une situation et dans un groupe donné. Nous postulons ainsi qu'en introduisant cette dichotomie *bien vu /mal vu* pour chaque condition de substitution, le simple changement de consigne, alors que les items du test des choix alternatifs ne varient pas, est susceptible de changer la nature de la norme testée. **Des consignes de type « Répondez de façon à être bien vu / mal vu par x » sous tendraient l'explicitation de ce qu'approuve ou désapprouve un groupe et ainsi la mise en lumière de normes injonctives.**

6.4.4. Questionnaire 4

Les hypothèses que nous avons formulées pour les versions précédentes de notre outil sont toujours valables pour cette quatrième version.

H4 : Le seul changement que nous avons apporté à ce questionnaire 4 concerne la consigne. Dans le cadre du questionnaire 3 nous avons introduite une consigne de type « auto-présentation » avec une dichotomie *bien vu/mal vu*, dans le but d'amener les sujets à se prononcer sur ce qu'approuvent ou désapprouvent les groupes cibles de la substitution. Nous testerons ici une consigne d'identification reprenant la dichotomie *bien vu/mal vu*. En soumettant la consigne « *répondez comme un jeune qui serait bien vu/mal vu par ses amis/parents* » **nous pensons induire une dés-implication du sujet par la consigne**. Cette dés-implication évoquée par Guimelli et Deschamps (2000), nous le postulons aurait pour effet de diminuer la pression normative sur les sujets et ce notamment sur les normes qui sont perçues par ces derniers comme les plus injonctives. De manière concrète, nous devrions observer des différences avec le questionnaire 3 dans la mesure où **les réponses en condition standard du questionnaire 4 devraient être moins impactées par le modèle de référence principal**.

6.5. La technique des petites histoires

Lors de la première phase, plus quantitative de nos travaux, nous avons utilisé le questionnaire des choix alternatifs, qui constitue une méthode objective puisque les sujets ne peuvent choisir qu'entre deux normes de couples thématiques. En d'autres termes, les réponses retenues par nos sujets font partie d'un ensemble fini de possibilités prédéterminées. Afin de

mieux comprendre ce qui se joue chez les jeunes autour de quelques thématiques clés que nous avons rencontrées via des entretiens ou des tests exploratoires nous avons décidé de mettre en place un outils plus projectif, qui permettra, nous l'espérons, d'amener les sujets à se projeter au delà du discours spontané. Ainsi par exemple, si les études par questionnaire montrent que les adolescents conducteurs de scooter sont plus proches de la transgression, une approche plus qualitative s'avère indispensable afin de mieux comprendre la contextualisation de cette transgression ou des représentations qu'ils en ont.

Nous avons ainsi utilisé la technique des petites histoires à compléter (Gaymard, 2003; 2012; Gaymard, Andrés & Nzobounsana, 2011, Gaymard, 2012). Cette technique consiste en une série d'accroches thématiques sous la forme de phrases à compléter. Ces accroches permettent selon Gaymard (2003) de canaliser le discours du sujets tout en l'amenant à se projeter au delà du discours spontané. De surcroît, le matériel des petites histoires permet de faire ressortir la composante émotionnelle des représentations sociales dans des situations d'interactions spécifiques.

Nous avons préparé 16 scenarii à compléter autour de 8 thématiques rencontrées lors de travaux précédents sur les adolescents scootéristes (Bessin & Gaymard, 2010; Gaymard & Bessin, 2012; Gaymard, Bessin, Bordarie & Leguen, 2012). Afin de faciliter les passations, nous avons tenté de présenter aux sujets des amorces thématiques dans des termes et un jargon proches de ceux employés dans les données et discours recueillis auparavant. La consigne, simple, donnée aux sujets était la suivante : « *complètes les petites histoires suivantes* ».

Nous présentons ci dessous les différents thèmes proposés lors de la mise en place de notre outil.

6.5.1. Scenarii thématiques

Thématique 1 : Usages du scooter.	Accroche
	Histoire 12- Quand Alex prend son scooter c'est souvent pour...

Figure 10: Thématique 1: Usages du scooter

Le premier point que nous souhaitons aborder pour mieux comprendre la représentation du deux-roues chez les adolescents concerne les usages qu'en font ces derniers. En effet si l'on tient compte de l'interconnexion entre les pratiques et les représentations sociales, il nous faut connaître la nature des usages que font les jeunes de leur deux-roues et les buts de ceux-ci.

En guise d'accroche, nous proposerons aux sujets de compléter une phrase sensée décrire les usages les plus fréquents d'un jeune (Alex).

Thématique 2 : Obtention du scooter.	Accroche
	Histoire 14- Alex a réussi à avoir un scooter parce que...

Figure 11: Thématique 2: Obtention du scooter

Dans la droite ligne des résultats que nous avons obtenus lors de la phase exploratoire via un test des associations libres et de nos questionnements sur l'influence du modèle normatif des parents, il nous paraît intéressant d'interroger nos sujets sur la façon dont ils ont pu obtenir leur engin. Si comme l'indiquent nos résultats exploratoires la possession et la conduite d'un scooter sont liées au bon vouloir des parents, on peut alors se demander quels en sont les éventuelles contreparties ou les conditions d'accès.

Nous proposons ainsi à nos participants d'indiquer comment et pourquoi un jeune (Alex) a réussi à avoir son véhicule. Nous espérons ainsi en savoir plus sur les moyens typiques permettant à un jeune d'acquérir un cyclomoteur.

	Accroche
Thématique 3 : Image du scooter.	Histoire 4- Kevin a un scooter moche, ses amis... Histoire 9- Tom a un scooter qui fait fille, il a l'intention de...

Figure 12: Thématique 3: Image du scooter

Nous faisons le postulat que le cyclomoteur, à l'adolescence est un moyen d'émancipation mais aussi par là même un moyen d'intégration sociale. Il s'agirait pour les jeunes de renvoyer une image d'eux mêmes qui serait valorisée par leurs groupes d'appartenance.

Nous avons mis au point deux scénarii traitant de l’image que renvoie le véhicule aux amis. Dans le premier cas, un jeune (Kevin) possède un scooter disgracieux ou passé de mode, nous demandons alors au sujet de décrire l’attitude ou le comportement de ses amis par rapport à ce fait. Dans le second cas, il est question d’un autre jeune (Tom) qui possède un scooter peu virilissant ou qui laisserait à penser qu’il appartienne à une fille. Il s’agit cette fois d’interroger l’appropriation du scooter et sa dimension identitaire. S’agit il de quelque chose qui participe de son image ou simplement d’un moyen de locomotion permettant d’aller d’un point A à un point B ?

<p>Thématique 4 : Modification du scooter.</p>	<p>Accroche</p>
	<p>Histoire 1- Leo a changé son pot d’échappement et il a mis un carbu de 14 pour aller plus vite...</p>

Figure 13: Thématique 4: Modification du scooter

Les modifications techniques apportées au cyclomoteur constituent une question fréquemment abordée par les jeunes. Nous avons pu le vérifier au cours d’entretiens réalisés avec des scootéristes (Gaymard, Bessin & Bordarie, 2012) ou par l’étude des réseaux sociaux tels que les forums dédiés au scooter (Gaymard, Bessin, Bordarie & Leguen, 2012). Si les cyclomoteurs sont vendus comme n’excédant pas les 45km/h, il est aisé de faire débrider son véhicule par un professionnel ou de le faire soi même, pour peu qu’on se réfère à un des nombreux tutoriels disponibles en ligne ou que l’on investisse dans quelques pièces détachées. Assailly et Granié (2001) notent d’ailleurs qu’il s’agit d’une pratique courante puisque 80% des garçons cyclomotoristes modifient leur véhicule.

En guise de phrase d'accroche, nous avons ici proposé l'histoire d'un jeune (Leo) qui a effectué des modifications fréquentes chez les scootéristes. Il s'agit de l'installation d'un pot d'échappement à catalyseur et de la pose d'un carburateur de 14 mm qui sont des éléments permettant d'améliorer les performances et la rapidité du véhicule.

	Accroche
Thématique 5 : Scooter, vitesse et acrobaties.	Histoire 2- Tom fait la course avec ses amis en rentrant du lycée... Histoire 7-Luis est un pro des acrobaties en scooter, il...

Figure 14: Thématique 5: Scooter, vitesse et acrobaties

La notion de vitesse est un des aspects primordiaux qui se dégage des résultats que nous avons pu obtenir ou observer concernant la question des adolescents scootéristes. La vitesse et les acrobaties telles que « faire une roue arrière » ont été fréquemment évoquées lors de notre phase exploratoire. Outre le fait que les adolescents semblent méconnaître la vitesse maximale légale du scooter alors qu'ils sont sensés avoir apprises ces règles dans le cadre du Brevet de Sécurité Routière (Gaymard & Andrés, 2013), il semble surtout que la vitesse soit un facteur d'intégration et qu'il soit mal vu d'être « lent » et donc de respecter les règles en la matière. Il en est de même pour les acrobaties puisque faire des figures, du « free style » ou du stunt (terme anglais signifiant cascade) soit également un signe de maîtrise et soit valorisé par les pairs. Une marque a d'ailleurs lancé un modèle baptisé *Stunt* afin d'adapter son offre à ces pratiques et proposé un engin prétendument plus maniable. De fait pour cette classe

thématique, nous avons associées acrobaties et vitesse car il nous semble qu'il s'agisse avant d'une prise de risque liée à une maîtrise de l'engin qu'on donne à voir aux autres et en particulier à ses amis.

Nous avons de fait conçus ici deux scénarii évoquant d'une part la vitesse et d'autre part les acrobaties. En ce qui concerne la vitesse, nous avons posée la situation d'un jeune (Tom) se livrant une compétition entre amis à travers une course en sortant du lycée. En ce qui concerne les acrobaties, nous évoquons un autre jeune (Luis) qui est à l'aise dans les figures réalisées en scooter.

	Accroche
Thématique 6 : Scooter, alcool et cannabis.	<p>Histoire 5- Benjamin conduit un scooter, il fume des joints mais par contre...</p> <p>Histoire 10- Thomas conduit un scooter, boit un peu mais par contre...</p>

Figure 15: Thématique 6: Scooter, alcool et cannabis

Les thèmes de l'alcool et du cannabis nous semblaient inévitables compte tenu de la place qu'ils occupent parmi les éléments les plus accentogènes pour cette classe d'âge et ce type d'usagers. C'est en particulier le cas de l'alcool puis que selon l'ONISR (2014) la part des cyclomotoristes ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal est la plus élevée de toutes les catégories de conducteurs (9 % pour les accidents corporels et 36,5 % pour les accidents mortels). De plus c'est à cet âge, entre 14 et 18 ans que les jeunes commencent, pour un large part d'entre eux à sortir avec leurs amis et à consommer de l'alcool ou tout du moins à vivre

leurs premières expériences avec le produit. Ceci n'a pas manqué d'être signalé par les participants lors de notre phase exploratoire ou lors d'entretiens que nous avons réalisés pour d'autres travaux (Gaymard, Bessin & Bordarie, 2012). Une autre question très largement évoquée par les jeunes est celle de la consommation de cannabis. D'après une enquête de l'European school survey project on alcohol and other drugs (Espad) publiée en 2012 et traitant de la consommation de drogues chez les étudiants dans 36 pays européens, en France, 24 % des jeunes de 16 ans ont fumé du cannabis au moins une fois par mois en 2011. Ces chiffres représentent une augmentation de 60 % par rapport à 2007 et la France tient la tête du classement des pays européens pour la consommation de cannabis chez les jeunes. Si la consommation de cannabis chez les adolescents n'est pas l'objet des travaux que nous menons dans le cadre de cette thèse, et même si elle n'apparaît pas nettement comme un facteur accentogène dans les statistiques, nous ne pouvons pas éluder cette question dans le cadre de la conduite des deux-roues par les adolescents tant ces derniers y font référence.

Concernant la consommation d'alcool ou de cannabis, il semble que comme la conduite d'un scooter il s'agisse d'un rite de passage, d'une transgression bien vue par les pairs et donc d'un passage obligé vers l'intégration au groupe. Le caractère illégal mais légitime d'un point de vue social de la consommation de ces deux produits sur la route nous a inspiré deux scénarii qui ne sont pas sans rappeler les travaux de Gaymard (2014) sur la conditionnalité puisque nous proposons aux sujets les histoires de deux scootéristes ; l'un (Benjamin) a l'habitude de fumer quelques joints et l'autre (Thomas) de boire un peu. Partants du postulat que les jeunes connaissent fort bien l'interdiction de conduire sous l'emprise de l'alcool ou de fumer du cannabis, nous avons présentées ces situations assorties des termes à compléter

« mais par contre ... », pensant que les sujets nous fourniraient potentiellement les éléments ou conditions qui rendront ou non légitimes ces pratiques.

	Accroche
<p>Thématique 7 : Scooter et vie de groupe.</p>	<p>Histoire 3-Baptiste fait partie d'un groupe, tous ses copains ont un scooter et lui non...</p> <p>Histoire 13- Quand Stan est avec ses amis en scooter...</p> <p>Histoire 16- Tom est de sortie en scooter avec ses copains, il s'arrête au supermarché pour...</p>

Figure 16: Thématique 7: Scooter et vie de groupe

Nous avons évoqués plus haut, quelques travaux, comme ceux de Reeder et al (1992) qui indiquent que l'initiation de l'usager à la conduite de deux roues commence bien avant les premières formations en la matière, en prenant comme modèle des pairs conducteurs. D'autres auteurs comme Njå (2011) ne constate qu'une légère inclination des jeunes à considérer leurs amis comme des sources d'influence mais note que ces derniers considèrent la conduite de scooter comme activité groupale. Si comme nous le postulons, le groupe des pairs ou des amis est un modèle d'influence majeur pour les adolescents cyclomotoristes, nous tenterons ici de contextualiser cette influence et d'en mieux comprendre la nature et les enjeux.

Pour ce faire, nous proposons trois scénarii. Dans le premier, nous évoquons un jeune (Baptiste) dont les amis possèdent tous un scooter alors que lui non. Il s'agit ici de savoir dans quelle mesure l'absence de scooter peut être un facteur de rejet ou d'isolement, ce qui nous permettra dans une certaine mesure d'extrapoler le sentiment d'intégration que peut représenter l'acquisition d'un deux-roues. Les deux autres histoires évoquent deux jeunes (Stan puis Tom), tout deux à deux-roues en présence de leur groupe d'amis eux aussi scootéristes. Il s'agit là d'interroger nos sujets sur les activités ou les comportements d'une jeune et de ses pairs lors de leurs sorties

	Accroche
Thématique 8 : Scooter et respect/irrespect de la règle.	<p>Histoire 6- Karim ne s'embête pas dans les bouchons avec son scooter...</p> <p>Histoire 8- Leo ne porte pas de casque parce...</p> <p>Histoire 11- Quand il est sur son scooter, Alex pense que les policiers...</p> <p>Histoire 15- Leo vient de se faire klaxonner par un automobiliste...</p>

Figure 17: Thématique 8: Scooter et respect/irrespect de la règle

Lors de notre étude exploratoire, nous avons dégagé au moyen d'une étude des associations libres que les conduites transgressives étaient d'une part fréquemment évoquées par nos sujets et étaient de manière générale bien vues ou valorisées par les amis. Ces transgressions peuvent être de plusieurs natures et sont évoquées dans d'autres thématiques

notamment à travers la consommation d'alcool, de cannabis ou les excès de vitesse. Nous avons cependant relevés d'autres types de comportements transgressifs, relevant du non respect des règles et du code de la route.

Nous avons formulés quatre scénarii impliquant des situations de respect ou d'irrespect du code la route. Les deux premières histoires évoquent deux jeunes (Karim puis Leo) qui enfreignent explicitement les règles ; le premier en remontant une file ce qui constitue une pratique largement répandue mais toutefois illégale et le second en prenant la route sans son casque ce qui constitue un manquement flagrant au code de la route qui est d'ailleurs constaté dans 12% des accidents mortels à cyclomoteur (ONISR, 2014). Notre troisième scénario ne concerne pas a priori une atteinte aux règles mais ceux qui en sont les garants puisqu'il s'agit de l'histoire d'un jeune (Alex) et de ce qu'il pense de la police. Il nous semble intéressant de connaître le point de vue des scootéristes sur les forces de l'ordre ; s'agit t'il d'une défiance comparable à celle que l'on trouve chez certains usagers ou de la plus classique peur du gendarme ? La quatrième histoire évoque quant à elle les rapports qu'entretiennent les scootéristes (ici représentés par un jeune nommé Leo) avec les automobilistes. Au cours de travaux précédents (Gaymard, Bessin & Bordarie, 2012, Gaymard, Bessin, Bordarie & Leguen, 2012) nous avons remarqué une défiance et une forme de vindicte de la part des scootéristes à l'endroit des automobilistes. Les premiers reprochant notamment aux second de s'octroyer l'espace routier ou de ne pas suffisamment faire attention à leur présence.

6.5.2. Population

Pour mener à bien cette étude, nous avons fait passer l'épreuve à un groupe de 64 adolescents scootéristes issus de 5 établissements scolaires différents sur deux départements limitrophes des Pays de Loire. Nous n'avons retenus que des garçons en raison de leur nette surreprésentation dans les données accidentologiques. La moyenne d'âge de notre échantillon est de 15,6 ans (écart type : 0,93), ce qui est représentatif de la population des ados cyclomotoristes, la moyenne d'âge de ces derniers étant de 16 ans selon L'ONISR (2011).

6.5.3. Stratégie d'analyse : analyse thématique du contenu

L'analyse de contenu est une technique bien connue des psychologues et des chercheurs en psychologie sociale notamment. Pour Berelson (1952), il s'agit d'une « *technique de recherche pour la description objective, systématique et quantitative du contenu manifeste des communications, ayant pour but de les interpréter* ». En d'autres termes, l'objectif de l'analyse de contenu est d'expliquer les activités cognitives d'un sujet à travers ses préférences thématiques, sa position idéologique ou son attitude.

Mucchielli (1991) ajoute que du contenu d'un document ou d'une communication consiste en la recherche des « *informations qui s'y trouvent, dégager le sens ou les sens de ce qui y est présenté, formuler, classer tout ce que contient ce document ou cette communication* ».

Il existe cependant plusieurs types d'analyse du discours, nous pourrions citer l'analyse sémantique structurale ou l'analyse logico-esthétique (Mucchielli, 1991). Pour ce travail nous opteront à l'instar de Gaymard (2003) pour une analyse de type logico-sémantique, qui ne

s'en tient au contenu manifeste, ne considérant que le signifié immédiat, accessible (Mucchielli, 1991). Au cours de ce travail, nous tiendrons compte de deux dimensions :

- **La dimension thématique**, qui nous permettra de déterminer les thèmes développés dans le discours. Le but de cette analyse est de repérer les unités sémantiques qui constituent l'univers du discours. Pour réaliser cette tâche, on procède en deux étapes : La détermination des unités significatives et leur catégorisation.

- **La dimension fréquentielle**, qui nous permettra de comparer la fréquence des thèmes. Il s'agit des énoncés les plus répandus dans le discours des sujets. Dans le cadre de nos travaux sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les jeunes, l'hypothèse est que plus la fréquence d'une idée est élevée, plus cette idée est importante pour les sujets et donc centrale dans la représentation.

7. RESULTATS

7.1. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 1

7.1.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 1

Conformément à la méthodologie établie précédemment, nous allons maintenant présenter les résultats obtenus pour le questionnaire 1, selon l'analyse en plan Q. Rappelons que 34 sujets ont répondu à ce questionnaire à choix forcés : les résultats sont présentés par question (1 à 16) et par conditions (Sujet, Amis et Parents [SAP]). Rappelons également que la consigne pour ce *questionnaire 1* était « Vous devez répondre trois fois : la première fois, en donnant votre avis, la seconde fois en répondant comme le feraient vos parents et la troisième fois en répondant comme le feraient vos amis ».

Le tableau 1 présente les moyennes des scores bruts, calculées selon que les sujets ont répondu de façon transgressive (réponse A = 1), ou non transgressive (réponse B = 2).

Tableau 1: Notes moyennes selon les conditions de passation (n=34)

	Condition standard	Condition Amis	Condition Parents
Liberté	1,029	1,059	1,794
Débridage	1,176	1,118	1,912
Intégration sociale 1	1,294	1,382	1,529
Dépassement	1,206	1,029	1,735
Vitesse	1,088	1,118	1,647
Chute	1,412	1,471	1,588
Respect du code	1,206	1,147	1,971
Port du casque	1,412	1,588	1,647
Recherche de sensation	1,176	1,147	1,971
Acrobaties	1,382	1,324	1,941
Apprentissage de la conduite	1,382	1,353	1,559
Attractivité pour les filles	1,382	1,294	1,824
Intégration sociale 2	1,206	1,088	1,471

Afin de rendre la lecture des résultats intuitive et pour élargir l'échelle métrique, nous avons procédé au calcul des proportions dans lesquelles les sujets ont répondu de façon transgressive. Nous avons choisi de recoder les réponses et de remplacer les cotations de 1 à 2 par des cotations de 0 à 1, conservant le même écart numérique. Etant donné que nous travaillons sur des profils moyens, nous passons d'un score dichotomique à une fréquence d'apparition (Dancey & Reidy, 2007), qui, nous le pensons, est plus facilement compréhensible lorsqu'exprimée en pourcentages. De façon évidente, les proportions dans lesquelles les sujets ont répondu de façon non transgressive découlent des choix transgressifs et les résultats ne s'en trouvent pas du tout altérés. A titre d'exemple si dans la cotation originale 1 correspond au *respect* et 2 à la *transgression* et que le score moyen est de 1,029 on comprend que la part des réponses transgressives est de 0,971 ($=2-1,029$), ce que nous pensons être plus lisible exprimé en pourcentage (97,1% de réponses transgressives).

Le tableau 2 résume donc les proportions des réponses [non] transgressives par condition [SAP]. Afin d'alléger la présentation nous utilisons le code suivant Q score [1^{ère} lettre : réponse A ou B] [2^{ème} lettre : condition S, A ou P]. Par exemple, le « Q Score AP » résume la proportion moyenne en plan Q des réponses transgressives (A) en condition « Parents ».

Tableau 2: Scores moyens selon les conditions en % (n=34)

	Q Score AS	Q Score AA	Q Score AP	Q Score BS	Q Score BA	Q Score BP
Liberté	97,1	94,1	20,6	2,9	5,9	79,4
Débridage	82,4	88,2	8,8	17,6	11,8	91,2
Intégration sociale 1	70,6	61,8	47,1	29,4	38,2	52,9
Dépassement	79,4	97,1	26,5	20,6	2,9	73,5
Vitesse	91,2	88,2	35,3	8,8	11,8	64,7
Chute	58,8	52,9	41,2	41,2	47,1	58,8
Respect du code	79,4	85,3	2,9	20,6	14,7	97,1
Port du casque	58,8	41,2	35,3	41,2	58,8	64,7
Recherche de sensation	82,4	85,3	2,9	17,6	14,7	97,1
Acrobaties	61,8	67,6	5,9	38,2	32,4	94,1
Apprentissage de la conduite	61,8	64,7	44,1	38,2	35,3	55,9
Attractivité pour les filles	61,8	70,6	17,6	38,2	29,4	82,4
Intégration sociale 2	79,4	91,2	52,9	20,6	8,8	47,1

Par la suite, nous ne représenterons que les proportions moyennes des réponses transgressives (tableau 3), les réponses liées au respect des règles (B) étant induite logiquement sur cette proportion en pourcentage.

Tableau 3: Q-scores A moyens en % selon les conditions (S,A,P)

	Q Score AS	Q Score AA	Q Score AP
Liberté	97,1	94,1	20,6
Débridage	82,4	88,2	8,8
Intégration sociale 1	70,6	61,8	47,1
Dépassement	79,4	97,1	26,5
Vitesse	91,2	88,2	35,3
Chute	58,8	52,9	41,2
Respect du code	79,4	85,3	2,9
Port du casque	58,8	41,2	35,3
Recherche de sensation	82,4	85,3	2,9
Acrobaties	61,8	67,6	5,9
Apprentissage de la conduite	61,8	64,7	44,1
Attractivité pour les filles	61,8	70,6	17,6
Intégration sociale 2	79,4	91,2	52,9

Moyenne en %	74,22	76,02	26,24
Ecart-type	12,84	17,44	17,72
Shapiro-Wilk	0,9 p=0,13	0,91 P=0,22	0,92 P=0,27

Les tests de Shapiro-Wilk non significatifs nous indiquent que les proportions moyennes de réponses transgressives par condition sont distribuées selon la loi normale. En effet, l'hypothèse nulle du test postule que les distributions suivent la loi normale : lorsque le test n'est pas significatif, l'hypothèse nulle n'est pas rejetée.

D'un point de vue descriptif et général, la proportion moyenne des réponses transgressives en condition « standard » (moyenne=74,2 ; écart type=12,8) semble plus proche de la condition « amis » (moyenne=76,02 ; écart type=17,4) que de la moyenne condition « parents » (moyenne=26,24; écart type=17,7).

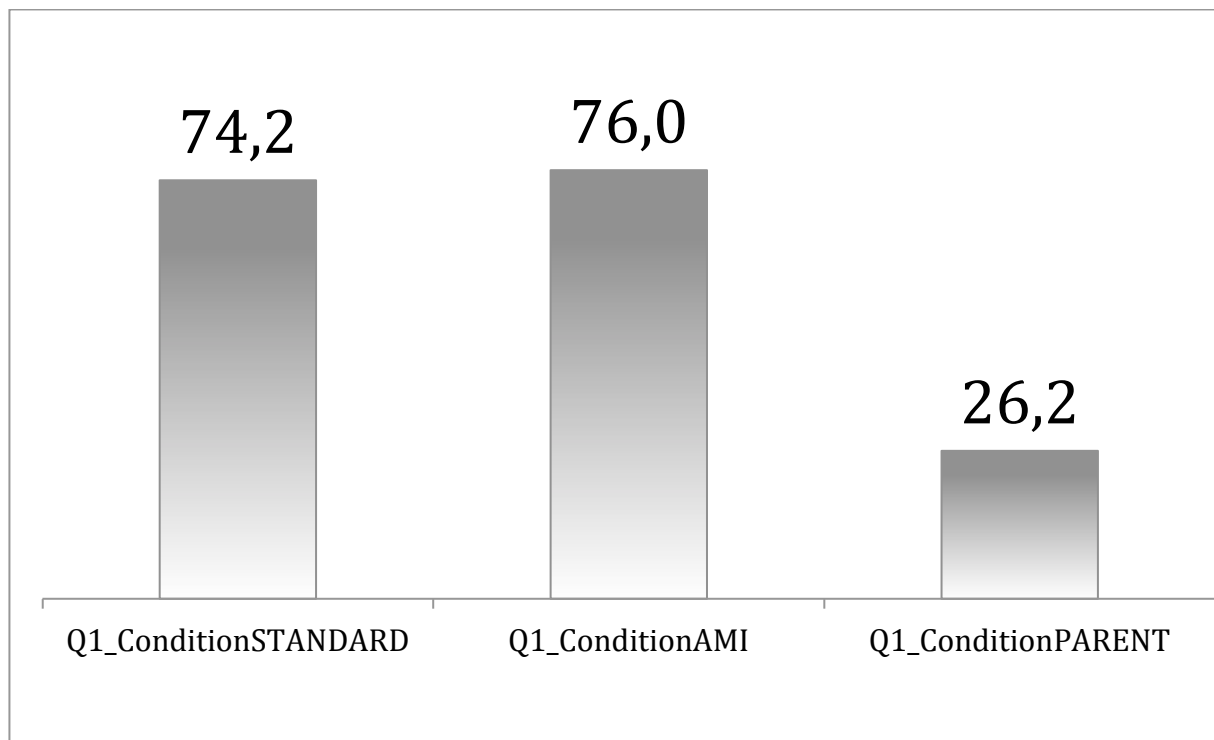


Figure 18: Q1: Proportions moyennes en pourcentages des réponses transgressives selon les conditions Standard, Amis et Parents

Si nous examinons les résultats par thématique, nous observons que la condition « standard » suscite en majeure partie des réponses transgressives (de 58,8% pour le port du casque et les chutes en scooter, à 97,1% pour la thématique « liberté »). En condition « Amis », la tendance est identique, bien que des variations plus importantes soient observées entre les thématiques les moins marquées par la transgression (42,1% pour le port du casque), et les thématiques suscitant d'avantage de réponses transgressives (97,1% pour la thématique « dépassement » par exemple). En condition « parents », la proportion des réponses transgressives chute de façon générale pour tous les items et ne dépasse pas le seuil de 52,9% (« intégration sociale 2 »).

La figure 17 résume en détail le positionnement moyen par thématique : les réponses en condition « standard » semblent ainsi plus proches des réponses en condition « amis » avec une propension transgressive, tandis que les réponses en condition « parents » sont majoritairement non transgressives. Nous noterons que certaines thématiques montrent des résultats plus nuancés : en effet, les réponses sont moins différenciées concernant les thématiques « Port du casque », et « Chutes ».

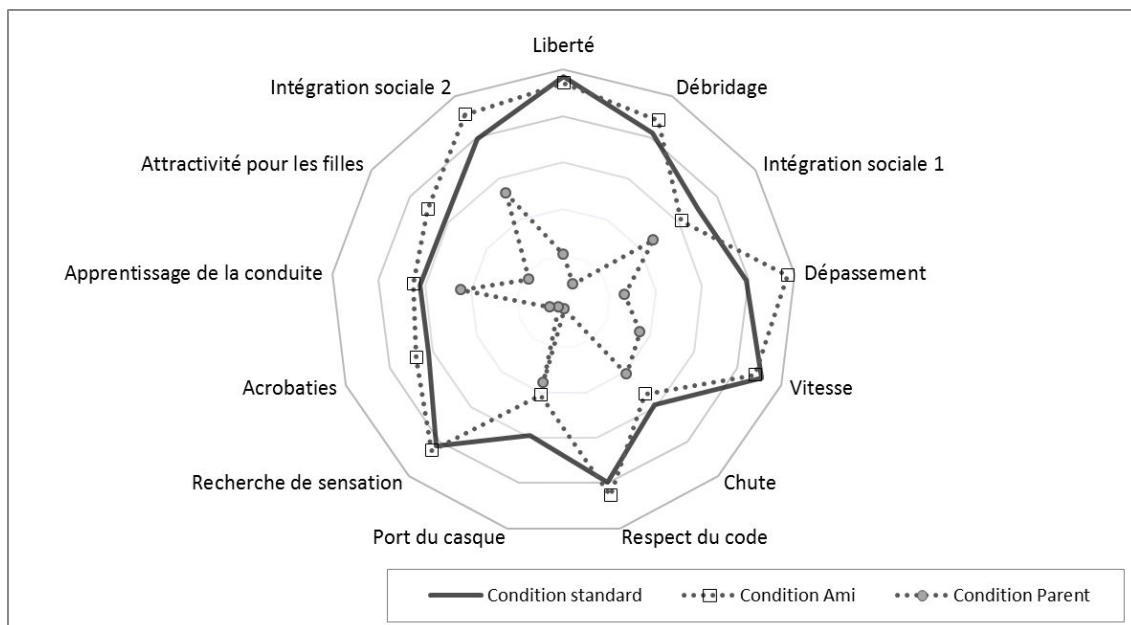


Figure 19: Q1: Scores "transgression" moyens en % en fonction des conditions Standard, Amis et Parents

7.1.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 1

Afin d'approfondir notre compréhension des résultats et vu la nature des distributions, nous avons comparé les moyennes obtenues par condition à l'aide de tests paramétriques pour échantillons appariés (T de Student). Les résultats montrent que la proportion moyenne des réponses transgressives est significativement plus élevée en condition « standard » et « amis » qu'en condition « parents » (respectivement, $t=6,29$; $p<0,01$ et $t=7,19$; $p<0,01$),

tandis que la différence entre les conditions « amis » et « standard » n'est pas significative ($t=-0,69$; $p=0,5$).

Dans la perspective d'établir un modèle d'équations structurelles au sein duquel nous cherchons à expliquer la variabilité des réponses en condition « standard », en fonction des réponses en condition « amis » et « parents », nous avons procédé au calcul des corrélations bi-variées selon la méthode non paramétrique de Spearman (Rho de Spearman). Les résultats montrent une corrélation positive et significative entre les scores en condition standard et amis ($r=0,81$; $p<0,01$), tandis que les scores en condition standard et parents sont faiblement et négativement corrélés ($r=-0,28$, $p>0,05$). Il en est de même pour la corrélation entre les scores en condition amis et parents ($r=-0,22$, $p>0,05$).

En complément de l'analyse des corrélations, il convient de vérifier la qualité des régressions linéaires dans la perspective où les scores en condition standard sont considérés comme variable dépendante. L'analyse des régressions linéaires montre un modèle significatif (anova significative à $p<0,01$) qui explique à 70,2% la variance des scores en condition standard (R^2 ajusté=0,702). Ce modèle montre que la seule variable prédictive des scores en condition standard sont les scores en condition « amis » avec un coefficient de régression significatif à ($\beta=0,852$; $p<0,01$).

Ces résultats suggèrent qu'un modèle d'équation structurelle serait pertinent. A partir de ces résultats, nous avons proposé le modèle structural à l'analyse confirmatoire via le logiciel Amos :

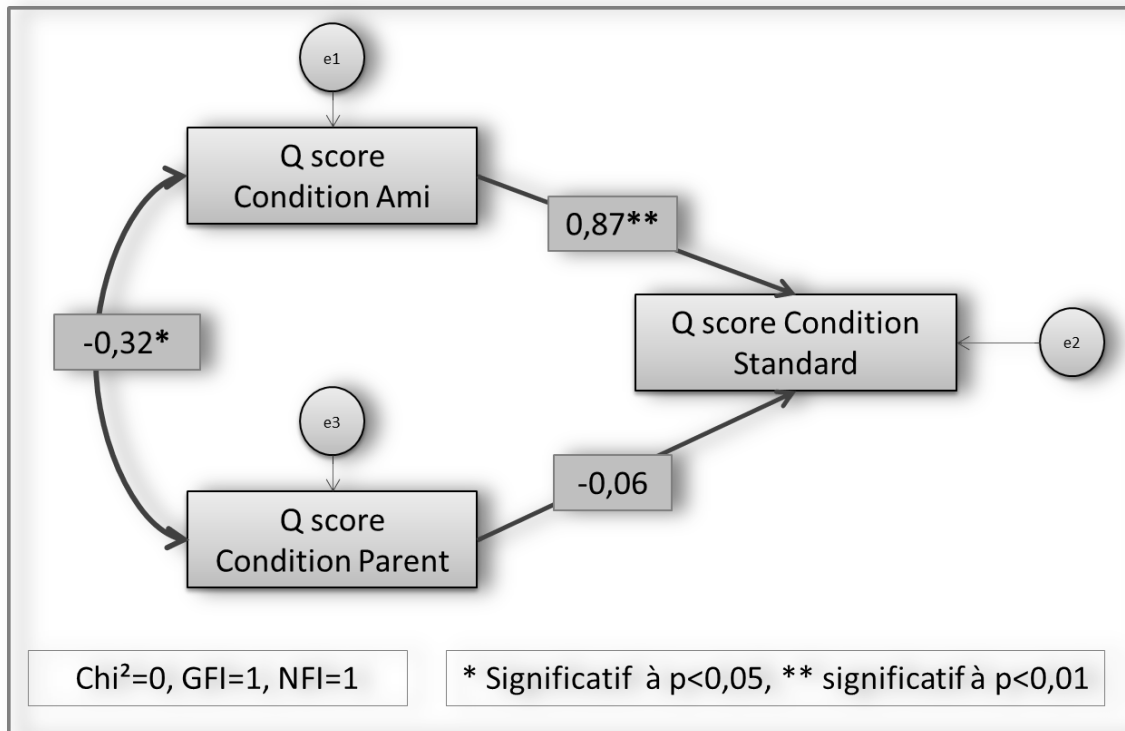


Figure 20: Modèle structurel du questionnaire 1: Influence des conditions (Amis vs parents) sur les scores de transgression en condition standard

Du fait de l'échantillon réduit ($n=34$), et du faible nombre de variables mises en jeu dans le modèle, les indices d'ajustement s'avèrent atypiquement élevés (les indices de base atteignant des valeurs atypiques, les autres indices retenus en méthodologie ne sont pas calculés par AMOS ®). Dans ces conditions, le modèle montre un ajustement correct aux données réelles, ce qui nous permet d'approfondir l'analyse en considérant les corrélations et coefficients de régression standardisés.

Comme attendu, nous observons que les scores en condition « parents » ne montrent pas d'influence significative sur les scores en condition « standard » ($\beta=-0,06$, $p>0,05$), tandis que les scores en condition « amis » montrent une influence significative sur les scores en

condition standard ($\beta=-0,87$, $p<0,01$). Par ailleurs, une corrélation négative et significative existe entre les conditions « amis » et « parents » ($r=0,32$, $p<0,05$).

7.1.3. Interprétation

Le but de cette étude était de mettre à jour l'impact de deux modèles normatifs, celui des pairs (ou des amis) et celui des parents, sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents. Nous avons postulé que la représentation du cyclomoteur chez les jeunes s'articulait autour de deux modèles: un modèle A plutôt présent dans les réponses attribuées aux pairs, véhiculant des valeurs de groupe, des idées de liberté, de prise de risque et de transgression et un modèle B plutôt présent dans les réponses attribuées aux parents et incarnant des valeurs de respect des règles, de contrôle, et de sécurité.

Les résultats de ce premier questionnaire indiquent clairement que les réponses des sujets en condition standard marquent une nette inclinaison vers le modèle A, c'est à dire pour des réponses transgressives. En effet, la proportion moyenne de réponses transgressives concernant la condition standard est de 74,2% (cf. figure 17). Ces résultats valident notre hypothèse H1A, puisqu'il apparaît effectivement que les jeunes, dans le cadre de ce questionnaire normatif ont choisi, dans des proportions plus ou moins larges selon les thématiques, les items relatifs à la transgression et à la prise de risques (modèle A). Le modèle B comportant des réponses normatives s'articulant autour du respect des règles est dans l'ensemble beaucoup moins souvent choisi par les jeunes en condition standard.

Concernant les modèles normatifs que nous avons sollicités au moyen d'une technique de substitution, il semble là aussi que notre hypothèse (H1b) soit également validée par les

résultats présentés plus haut. En effet, en termes de moyennes, apparaissent des tendances similaires entre le modèle des amis et le modèle standard. La proportion moyenne de réponses transgressives attribuée par les sujets aux amis est de 76% quand celle qui émane des réponses en condition standard est de 74,2%. Ces deux modèles, Standard et Amis s'inscrivent donc clairement dans une représentation du cyclomoteur où la transgression et la liberté (de transgresser) sont des éléments clés. La proportion moyenne de réponses transgressives attribuées par les sujets aux parents est quant à elle de 26,2%, ce qui s'éloigne significativement des résultats de la condition standard (cf. figure 17).

Nous avons fait l'hypothèse (H1b) que le modèle des amis (ou pairs) serait le modèle de référence normative principal des jeunes à propos du deux-roues. Nous avons de fait utilisé l'analyse de régression multiple à partir des profils moyens, comme l'avait fait Flament (1999a) et Gaymard (2003, 2009) ainsi qu'un modèle d'équation structurelles afin de comprendre quel modèle de référence expliquerait le mieux les variations du modèles standard. Nous avons pris comme variable dépendante les réponses au questionnaire standard et comme variables indépendantes les réponses aux questionnaires de substitution (« *répondez comme le feraient vos parents et comme le feraient vos amis* »). Il apparaît, là encore, assez nettement que les scores en condition « amis » montrent une influence significative sur les scores en condition standard ($\beta=-0,87$, $p<0,01$) tandis que les scores en condition « parents » ne montrent pas d'influence significative sur les scores en condition « standard » ($\beta=-0,06$, $p>0,05$). Nous pouvons ainsi constater que le modèle des amis est un bon prédicteur des réponses en condition standard. Cette influence n'est pas constatée chez les parents, ce modèle n'ayant selon les analyses de régression que peu de poids sur les réponses standard.

Il nous semble particulièrement intéressant de revenir sur ce dernier point car si les analyses inférentielles indiquent un impact négligeable du modèle des parents sur les réponses des jeunes en condition standard, les statistiques descriptives, notamment les profils moyens par thématiques, nuancent très largement ce manque d'influence.

En effet, sur certains points précis, comme le port du casque et les chutes, les profils moyens en condition standard sont plus proches de ceux obtenus en condition « parents ». Il nous semble alors que ces points, en lien avec la sécurité, représentent pour les adolescents scootéristes des éléments non-négociables aux yeux des parents comme ceux évoqués par Gaymard (2003) dans un cadre de négociation interculturelle. Le port du casque ou l'absence d'accidents à répétition seraient les conditions d'une sorte de contrat moral passé entre les jeunes et leurs parents qui sont, dans la plupart des cas, ceux qui achètent le véhicule et qui en permettent l'usage. Ces garanties, sont nécessaires au jeune pour négocier une certaine liberté vis-à-vis de ses parents tout en ne s'écartant pas trop du modèle des pairs.

Il ressort de ce premier questionnaire que le modèle normatif des pairs possède une forte influence sur les jeunes et constitue de fait pour ces derniers le principal groupe de référence. Les valeurs qui ressortent de ce modèle de référence sont le plus souvent opposées à celles du modèle des parents, ce qui explique d'ailleurs que dans notre étude le modèle « amis » apparaisse corrélé négativement avec le modèle « parents » ($r=-0,22$, $p>0,05$). Comme l'a montré Gaymard (2003), il est toutefois nécessaire pour les jeunes de mettre en place une négociation normative entre les aspects qu'ils jugent importants pour les parents et les valeurs et normes qui régissent le groupe de référence que sont les amis. Cette négociation devra permettre aux adolescents de maintenir leur appartenance au groupe des pairs sans trop entrer en conflit avec le système normatif des parents concernant le cyclomoteur.

Si les questions de la prise de risque, de la transgression des règles et de l'intégration au groupe semblent liées, nous tâcherons, à l'aide du second questionnaire de cerner ces aspects séparément pour mieux en comprendre les tenants et aboutissants.

7.2. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 2

7.2.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 2

Rappelons que pour ce questionnaire nous avons modifié les propositions normatives en introduisant deux dimensions ; Transgression / Respect de la règle et Intégration / Exclusion du groupe. La consigne reste la même puisque les sujets doivent toujours répondre en condition standard puis « comme le feraient » leurs amis et parents.

D'après les résultats bruts (tableaux en annexes p.289), nous avons procédé aux mêmes calculs de proportion de réponses transgressives que pour le questionnaire 1, tout en considérant les réponses « Intégration ».

Dans le cas des réponses transgressives (tableau 4), il apparaît que les distributions observées répondent aux critères de normalité, à l'exception des scores en condition « parents » pour lesquels le test de Shapiro-Wilk est significatif ($p < 0,001$). La condition « amis » (moyenne=85,5 ; écart type=12,84) suscite d'avantage de réponses transgressives en moyenne que la condition « standard » (moyenne=63,6 ; écart type=24,59), qui suscite elle-même plus de réponses de ce type que la condition « parents » (moyenne=7,43 ; écart type=12,02). L'analyse descriptive par thématiques nous indique ainsi que les scores en condition « parents » sont peu dispersés, à l'exception de la thématique « vitesse » qui montre une proportion moyenne de réponses transgressives de 38,9%, alors que les autres

thématiques montrent des proportions moyennes allant de 0 à 5,6%. Cela pourrait expliquer la non normalité des données observées dans cette condition. La figure 20 suggère que les réponses en conditions « standard » sont généralement plus proches des réponses en condition « amis » que des réponses en condition « parents ». La thématique « alcool » fait exception puisque le score en condition standard est cette fois-ci plus proche du score en condition « parents ».

Tableau 4: Q-scores moyens de transgression en % selon les conditions

	Q score TS	Q score TA	Q score TP
Vitesse	97,2	100	38,9
Débridage	88,9	88,9	5,6
Respect du code	47,2	66,7	0
Dépassements	77,8	91,7	5,6
Indépendance1	38,9	80,6	2,8
Alcool	22,2	63,9	2,8
Liberté 2	66,7	86,1	5,6
Indépendance2	77,8	94,4	5,6
Acrobaties	55,6	97,2	0
Moyenne (%)	63,6	85,5	7,43
Ecart-type	24,59	12,84	12,02
Shapiro-Wilk	0,97 P=0,901	0,896 p=0,232	0,56 p<0,001

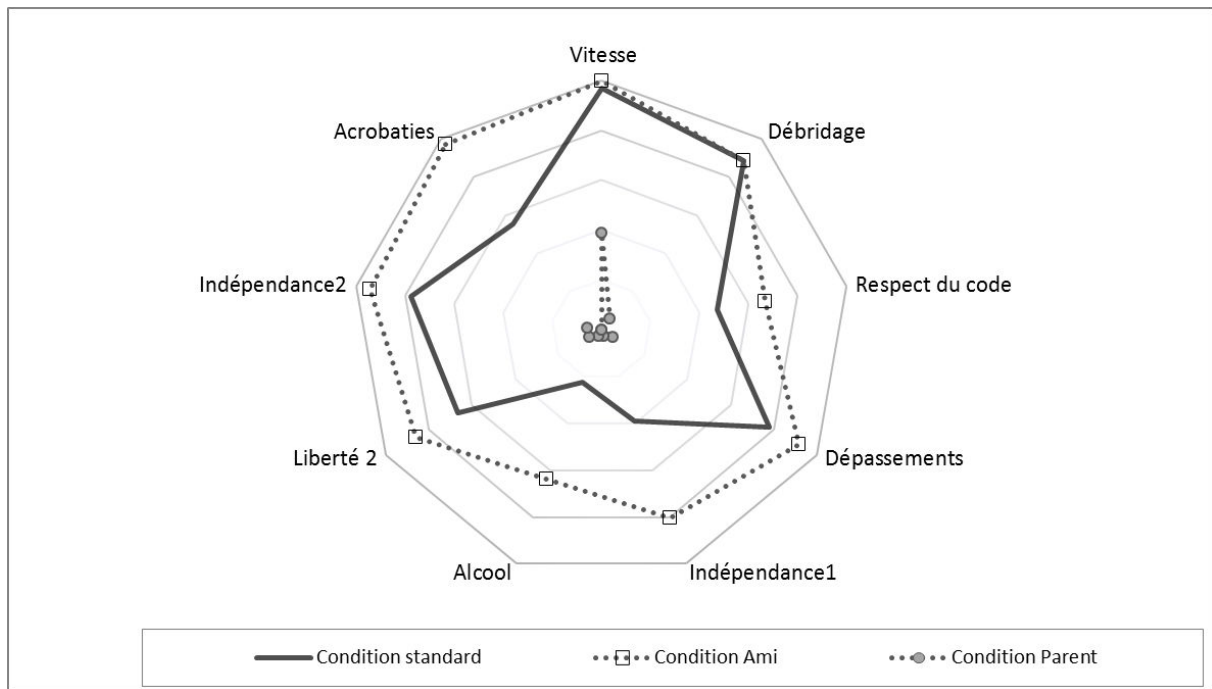


Figure 21: Q2: Scores "transgression" moyens en % en fonction des conditions S, A et P

D'une façon générale, la dispersion pour les scores du questionnaire 2 s'avère plus élevée que pour les scores en condition standard du questionnaire 1, ce qui révèle que les réponses sont moins homogènes dans le cas du questionnaire 2.

Dans le cas des réponses liées à l'intégration (tableau 5), et quelles que soient les conditions, les tests de Shapiro-Wilk sont non significatifs et indiquent que les données sont distribuées selon les critères de la loi normale. Les sujets choisissent les réponses « Intégration » dans une proportion moyenne plus importante en condition « amis » (moyenne=86,11 ; écart type=12,62), qu'en condition « standard » (moyenne= 78,95; écart type=13,51), puis qu'en condition « parents » (moyenne= 26,6; écart type=16,1).

L'analyse par thématiques (figure 20) suggère encore une fois que les réponses en condition « standard » sont plus proches des réponses en condition « amis » que des réponses en condition « parents ».

Tableau 5: Q-scores moyens d'intégration en % selon les conditions

	Q score IS	Q score IA	Q score IP
Liberté 1	77,8	86,1	13,9
Intégration 1	88,9	94,4	44,4
Succès filles	58,3	61,1	11,1
Soirées	100	100	38,9
Identité	69,4	80,6	41,7
Look du scooter	75	91,7	5,6
Sorties entre Amis	83,3	88,9	30,6
Moyenne (%)	78,95	86,11	26,6
Ecart-type	13,51	12,62	16,1
Shapiro-Wilk	0,99 P=1	0,892 p=0,285	0,879 P=0,224

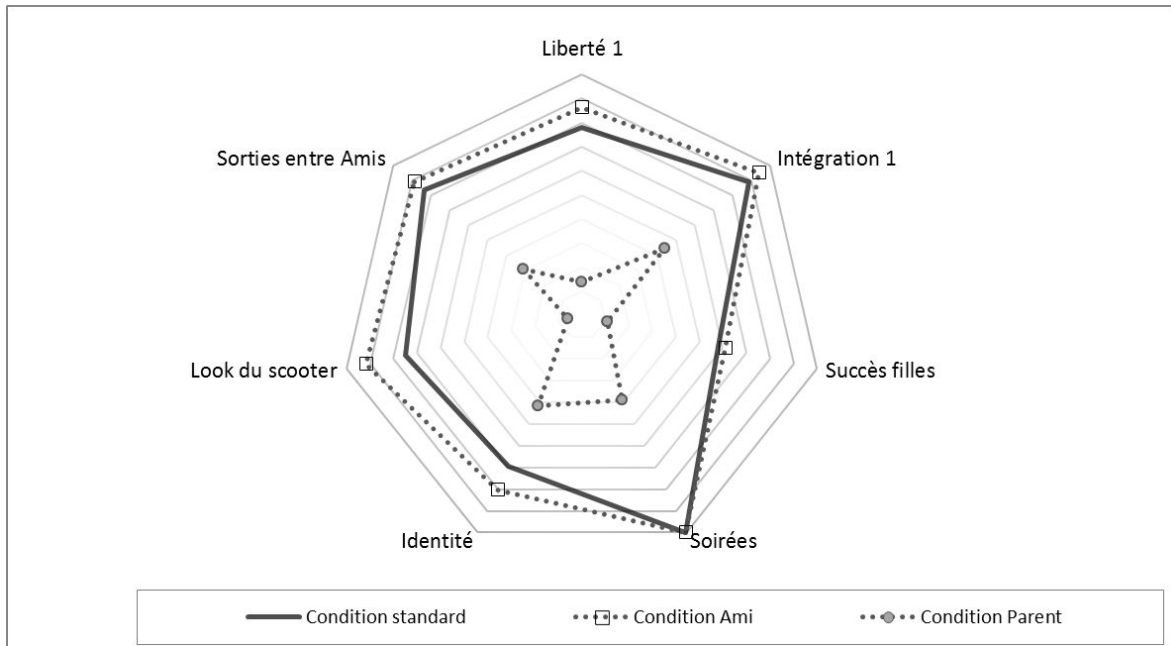


Figure 22: Q2: Scores "intégration" moyens en % en fonction des conditions S, A et P

7.2.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 2

Conformément à la méthodologie utilisée pour le questionnaire 1, nous avons comparé les moyennes obtenues par condition et cela pour chaque dimension du questionnaire (transgression vs respect, et intégration versus exclusion) à l'aide de tests paramétriques pour échantillons appariés (T de Student).

A l'instar du questionnaire 1, les résultats montrent que la proportion moyenne des réponses transgressives est significativement plus élevée en condition « standard » qu'en condition « parents » ($t=8,53$; $p<0,01$). En revanche, la proportion moyenne des réponses transgressives est significativement plus élevée en condition « amis » qu'en condition « standard » ($t=-4,03$; $p<0,01$). Il en découle de façon évidente que la proportion moyenne

des réponses transgressives est significativement plus élevée en condition « amis » qu'en condition « parents » ($t=18,48$; $p<0,01$).

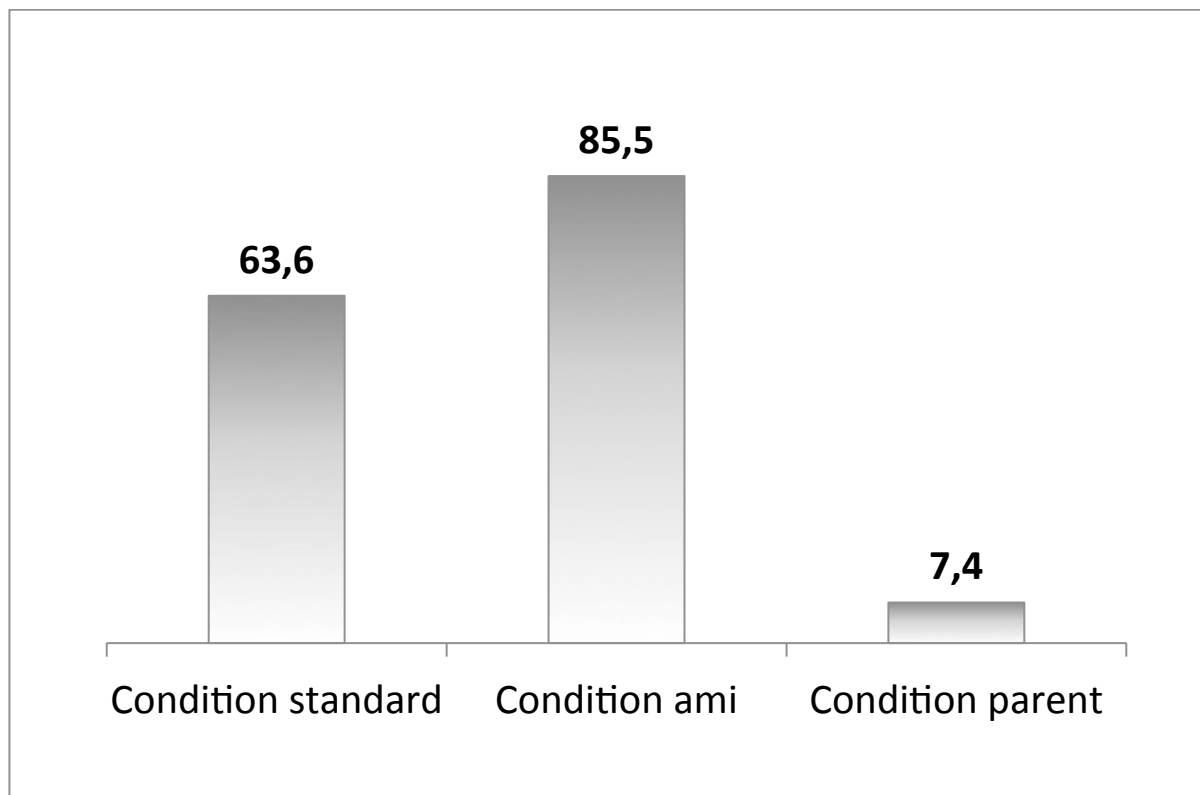


Figure 23: Q2 - proportions moyennes en % des réponses "transgression" selon les S, A et P

Les résultats montrent que la proportion moyenne des réponses « intégration » est significativement plus élevée en condition « standard » qu'en condition « parents » ($t=9,8$; $p<0,01$). Par ailleurs, la proportion moyenne des réponses « intégration » est significativement plus élevée en condition « amis » qu'en condition « standard » ($t=-3,41$; $p<0,05$). Ainsi, la proportion moyenne des réponses « intégration » est significativement plus élevée en condition « amis » qu'en condition « parents » ($t=10,03$; $p<0,01$).

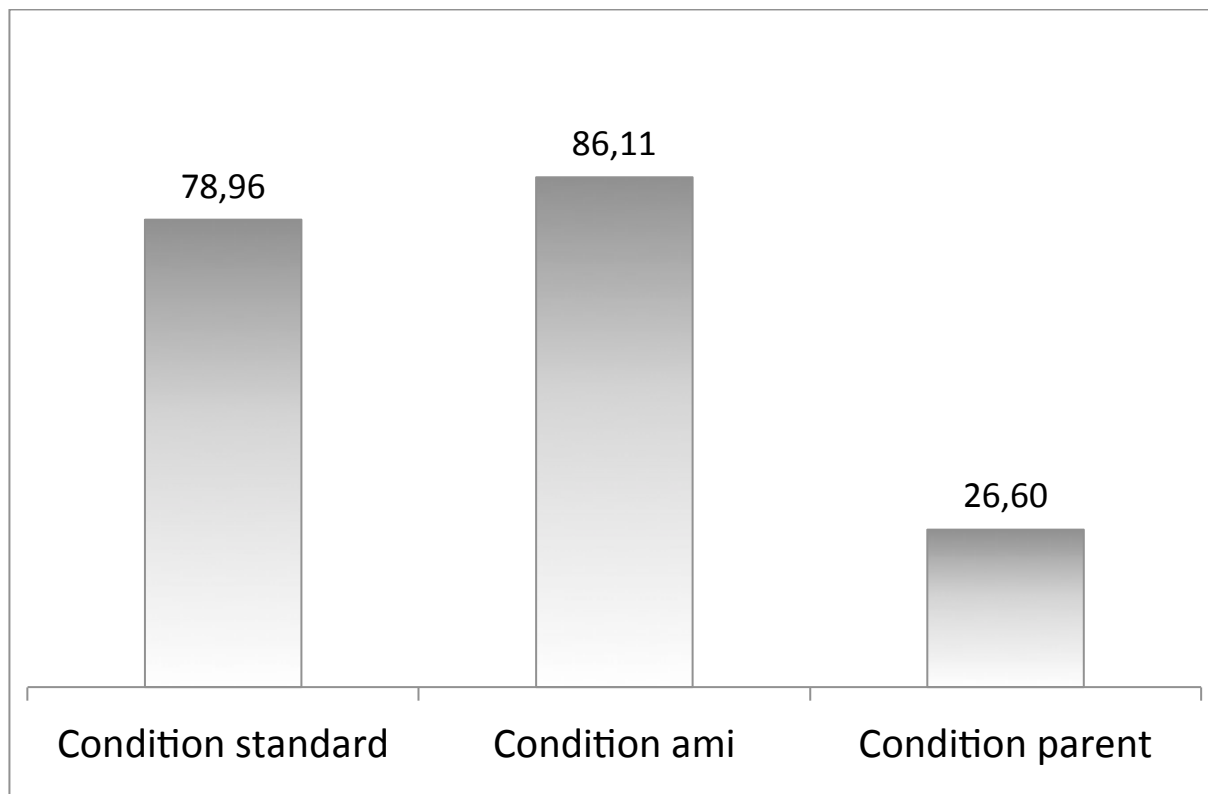


Figure 24: Q2 - proportions moyennes en % des réponses "intégration" selon les conditions S, A et P

Afin d'établir un modèle d'équations structurelles expliquant la variabilité des réponses en condition « standard », en fonction des réponses en condition « amis » et « parents » pour les dimensions « transgression » et « intégration », nous avons procédé au calcul des corrélations bi-variées selon la méthode non paramétrique de Spearman (Rho de Spearman). Les résultats (tableau 6) montrent des corrélations significatives et positives entre les scores « transgression » en conditions « standard » et « amis » ($r=0,76$; $p<0,05$), ainsi qu'entre les scores « transgression » en conditions « standard » et « parents » ($r=0,81$; $p<0,01$). De même, il existe une corrélation significative et positive entre les scores « intégration » en conditions « standard » et « amis » ($r=0,89$; $p<0,01$).

Tableau 6: Corrélations entre les Q-scores "transgression" et "intégration" selon les conditions SAP (rho de Spearman)

	Q score TS	Q score TA	Q score TP	Q score IS	Q score IA
Q score TS	-				
Q score TA	,762*	-			
Q score TP	,812**	0,492	-		
Q score IS	0,607	0,679	0,73	-	
Q score IA	0,286	0,357	0,468	,893**	-
Q score IP	0,393	0,464	0,318	0,5	0,321

*Significatif à $p < 0,05$, ** Significatif à $p < 0,01$

Les résultats suggèrent que la production d'un modèle d'équations structurelles serait possible, bien que les corrélations puissent paraître atypiques. Notons que ces calculs ne tiennent pas compte des corrélations partielles, et donc que les corrélations produites sont biaisées par les variances partagées. Pour dépasser ce biais, nous procédons aux analyses des régressions linéaires en les distinguant par dimension « transgression » et « intégration ».

Dans le cas de la dimension « transgression », le modèle produit se montre pertinent (anova significative à $p < 0,01$) et explique à 77,5% la variance du score « transgression » en condition « standard » (R^2 ajusté=0,775). Par ailleurs, le score « transgression » en condition « amis » montre un coefficient de régression significatif et positif influençant le score « transgression » en condition « standard » ($\beta=0,90$, $p < 0,01$).

Dans le cas de la dimension « intégration », le modèle produit s'avère également satisfaisant (anova significative à $p < 0,01$) puisqu'il explique 79,9% de la variance du score en condition « standard » (R^2 ajusté=0,799). Par ailleurs, le score « intégration » en condition « amis » montre un coefficient de régression significatif et positif influençant le score « intégration » en condition « standard » ($\beta=0,91$, $p < 0,01$).

Ces résultats suggèrent qu'un modèle d'équation structurelle serait pertinent. Le modèle proposé doit intégrer toutes les variables et les relations possibles entre elles pour s'ajuster au mieux aux données réelles. Pour cette raison, le modèle produit pour le questionnaire 2 est plus complexe que celui produit pour le questionnaire 1, et montre des relations entre variables qui dépassent le cadre de nos hypothèses (figure 24).

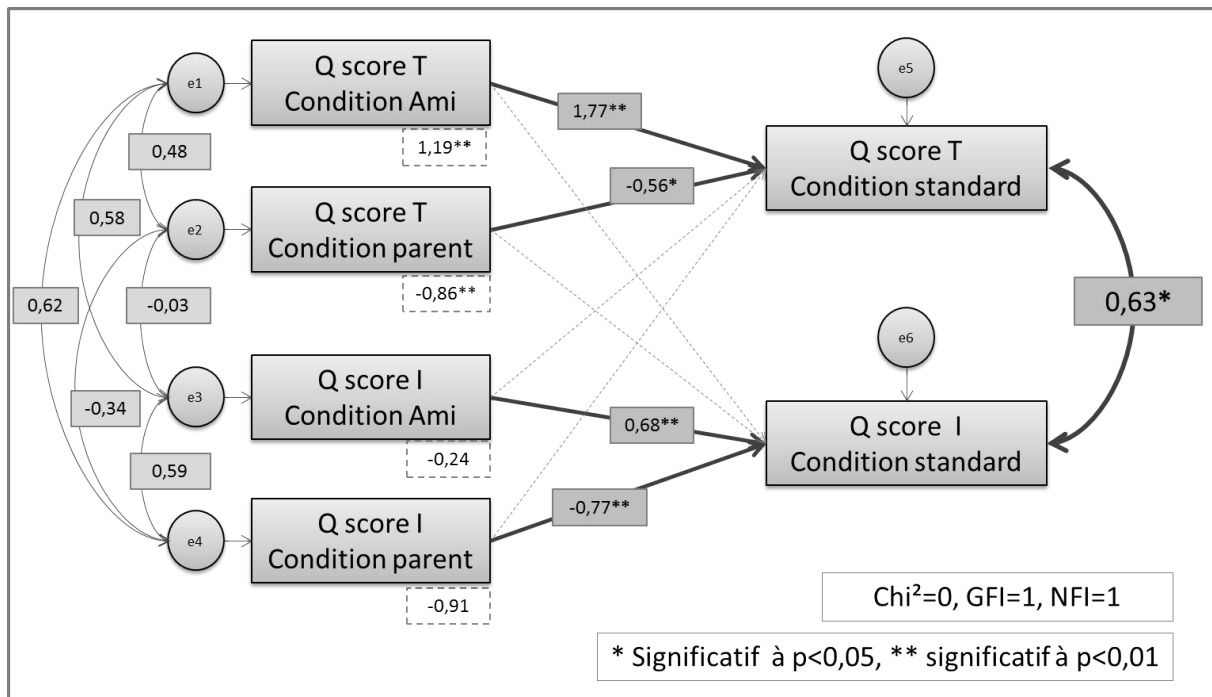


Figure 25: Modèle d'équations structurelles selon les conditions S, A, P et les dimensions "transgression" et "intégration"

Pour les mêmes raisons que le modèle structural du questionnaire 1, les indices d'ajustement s'avèrent atypiquement élevés. Ainsi, le modèle montre un ajustement correct aux données réelles, ce qui nous permet d'approfondir l'analyse en considérant les corrélations et coefficients de régression standardisés.

Sur ce point, les données délivrées par AMOS semblent surprenantes : notons tout d'abord que certains coefficients β standardisés sont supérieurs à 1. Ensuite, certains trios de variables montrent des incohérences de signe. Jöreskog (1999) et Foucart (2006) montrent que ces perturbations signent en général une multi colinéarité qui empêche le modèle de produire des données stables et fiables, sans pour autant remettre en cause la qualité de l'ajustement aux données réelles. Foucart (2006) recommande ainsi de réduire le nombre de variables par modèle et de séparer les variables montrant de fortes colinéarités.

Dans notre cas, un modèle d'équations structurelles au sein duquel seraient confrontés les dimensions « intégration » et « transgression » s'avère donc impossible. Pour cette raison et selon les recommandations de Foucart (2006), nous choisirons d'établir deux modèles simplifiés distinguant les dimensions du questionnaire (figure 25 et figure 26).

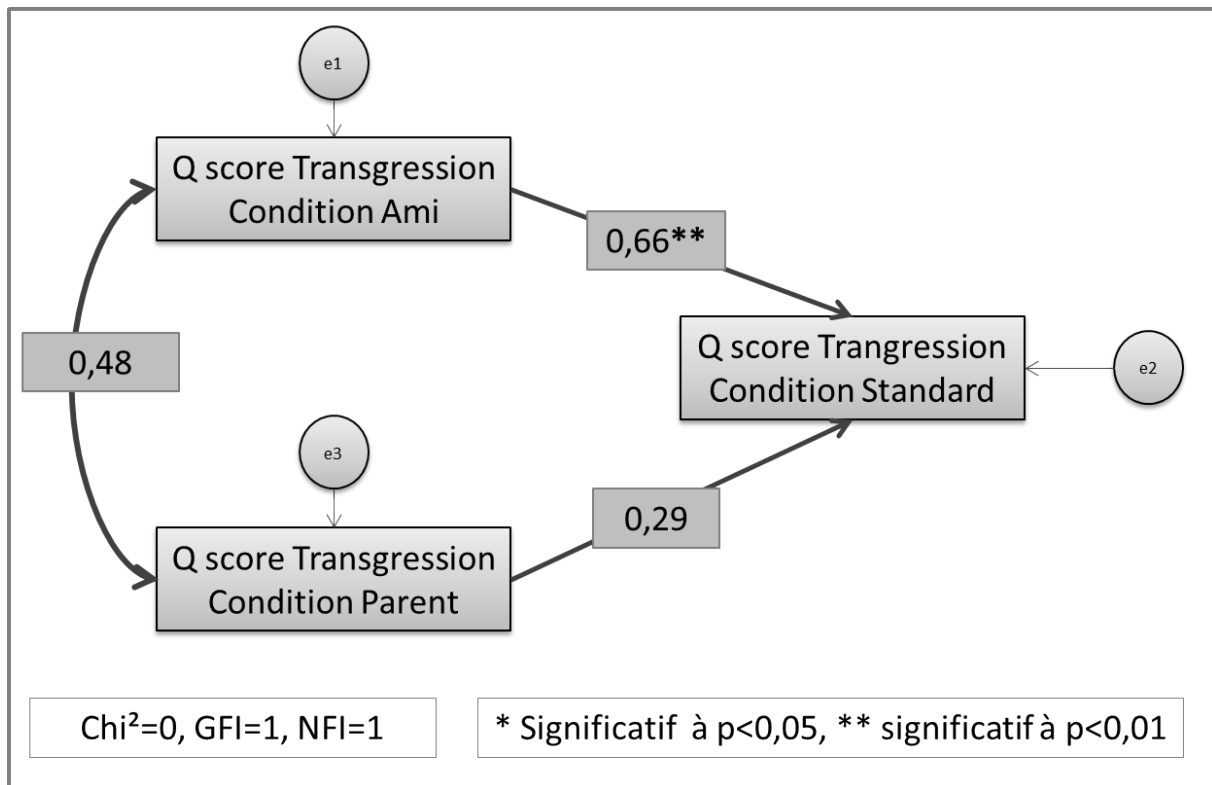


Figure 26: Modèles d'équations structurelles selon les conditions S, A et P pour la dimension "transgression"

Dans le cas de la dimension « transgression » (figure 25), le modèle montre encore une fois une qualité d'ajustement parfaite du fait de l'échantillon réduit.

Les relations observées entre variables diffèrent des résultats observés pour le questionnaire 1. Le score en condition « amis » est bien la variable qui explique le mieux et significativement le score en condition standard ($\beta=0,66$; $p<0,01$), mais cette fois-ci le score en condition « parents » entretient une relation positive mais non significative avec le score en condition « standard » ($\beta=0,29$; $p=0,18$). De même et contrairement aux résultats du questionnaire 1, la corrélation entre les scores en conditions « amis » et « parents » est positive, quoique non significative. ($r=0,48$, $p=0,22$).

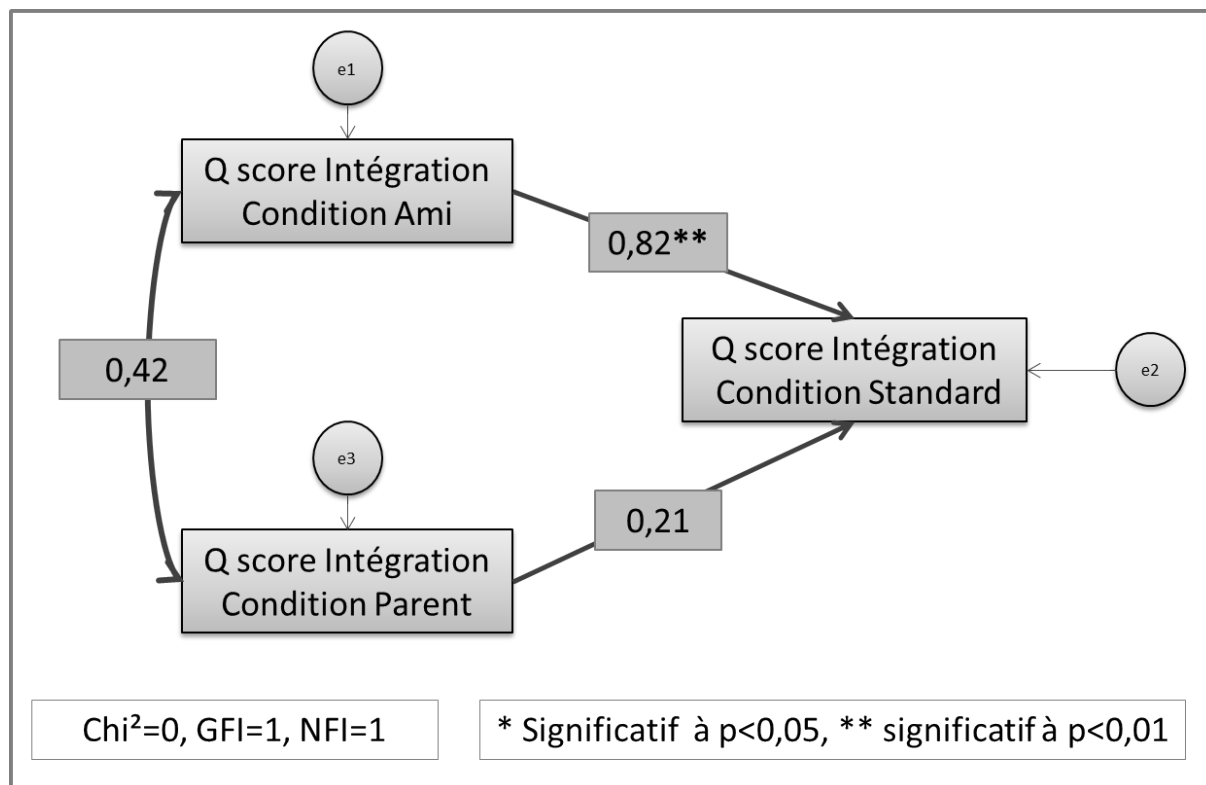


Figure 27: Modèles d'équations structurelles selon les conditions S, A et P pour la dimension "intégration"

Dans le cas de la dimension « intégration » (figure 26), le modèle montre également un ajustement a-typiquement parfait. Suivant les mêmes tendances que pour la dimension « transgression », le score en condition amis » explique de façon positive et significative le score en condition « standard » ($\beta=0,82$; $p<0,01$), tandis que le score en condition « parents » explique de façon faible mais positive le score en condition standard ($\beta=0,21$; $p=0,20$, non significatif). Par ailleurs, la corrélation entre les scores en conditions « amis » et « parents » se révèle également positive, mais non significative ($r=0,42$; $p=0,34$).

En considération des écueils rencontrés, des résultats obtenus, et de la complexification des modèles pour le questionnaire 3, nous proposerons directement des modèles d'analyse simplifiés afin de réduire les risques de multi colinéarité.

7.2.3. Interprétation

Concernant nos hypothèses de départ (H1a et H1b), il apparaît à la suite des analyses décrites plus haut que les résultats des jeunes en condition standard correspondent au modèle de réponse A. Concernant la dimension transgression/respect des règles, on relève qu'en moyenne 63,6% des réponses recueillies en condition standard correspondent à la réponse normative A, c'est à dire à la transgression. Ce résultat est toutefois nettement moins élevé que celui recueillis en condition standard pour le premier questionnaire. Il apparaît à l'observation des scores moyens par thématiques, nous y reviendrons, que certains items du questionnaire nuancent la tendance des jeunes à formuler des réponses liées à la transgression et à la prise de risque.

Concernant les modèles normatifs, en terme descriptifs, les proportions moyennes de réponses « *transgression* » (A) suggèrent que les réponses en conditions « standard » sont généralement plus proches des réponses en condition « amis » que des réponses en condition « parents ». En effet, nous obtenons des proportions moyennes de réponses du modèle A de 63,6% pour la condition standard et de 86,11% pour la condition « amis » tandis que le même indicateur n'est que de 26,60% pour la condition « parents ». Nous notons cependant que contrairement aux résultats du questionnaire 1, la proportion moyenne des réponses transgressives est significativement plus élevée en condition « amis » qu'en condition « standard ». Ceci indique notamment que les sujets se sont montrés moins transgressifs en répondant en leur nom propre (condition standard). Une analyse des scores moyens par

thématiques devrait nous permettre d'identifier les items qui expliquent cette moyenne moins élevée qu'attendue et qui nuancent la tendance des participants à formuler des réponses transgressives.

Sur le plan inférentiel, toujours au sujet de la dimension « transgression », le modèle produit explique à 77,5% la variance du score « transgression » en condition « standard » et le score « transgression » en condition « amis » montre un coefficient de régression significatif et positif influençant le score « transgression » en condition « standard » ($\beta=0,90$, $p<0,01$). Le modèle d'équations structurelles confirme cette tendance puisque le score en condition « amis » est bien la variable qui explique le mieux le score en condition standard ($\beta=0,66$; $p<0,01$). Notre hypothèse de départ H1b est donc encore une fois validée puisque cette étude confirme que les scores de la condition « amis » sont prédictifs des réponses en condition standard et qu'en d'autres termes, les amis représentent le groupe de référence majeur pour nos adolescents cyclomotoristes.

Contrairement à ce qui apparaît dans le questionnaire 1, le score en condition « parents » entretient une relation positive (bien que non significative) avec le score en condition « standard » ($\beta=0,29$; $p=0,18$). Ceci tend à démontrer que pour cette nouvelle version du questionnaire des choix alternatifs, le modèle parental a plus de poids qu'on ne le constatait précédemment ou même que ce que les proportions moyennes générales laissent entendre.

Les résultats issus de la dimension *intégration/exclusion* suivent la même tendance que ceux de la dimension *transgression/respect* en termes de proportions moyennes des réponses A (dans ce cas *intégration*). En effet, les proportions moyennes générales indiquent que les

jeunes, en condition standard, ont choisis à 78,95% la réponse liée à l'intégration, et aux valeurs de groupe, ce qui les rapproche plutôt de la condition « amis » (86,11%) que de la condition « parents ». Ces résultats sont plus homogènes au niveau de la condition standard que ceux de la dimension *transgression/respect*. Sur chacune des thématiques proposées aux sujets, ces derniers apparaissent nettement plus proches de leurs pairs que du modèle parental. Les réponses attribuées aux amis sont plus en phase avec des valeurs de groupe, de sorties et d'activités ludiques alors que les réponses attribuées aux parents correspondent à une vision plus concrète voire utilitariste du cyclomoteur. Les réponses de type B qui caractérisent le modèle « parents » sont plus concrètement liées à des enjeux de transport ou de déplacement d'un point à un autre, ce qui valide notre hypothèse H2b.

On note que de façon encore plus nette que pour la question de la transgression des règles, le modèle des amis est un bon prédicteur du score en condition standard ($\beta=0,82$; $p<0,01$), tandis que le score en condition « parents » n'a que peu d'impact sur la condition standard ($\beta=0,21$; $p=0,20$, non significatif). Ces résultats suivent la même tendance que ceux constatés au sujet de la transgression. Le cyclomoteur est certes vu par les jeunes comme un moyen de locomotion mais les applications de cette locomotion en termes d'émancipation et surtout d'intégration à un groupe d'amis, dans le cadre de sorties notamment, priment sur les aspects écologiques de la conduite.

Concernant l'hypothèse H2a, nous retrouvons, à l'instar de ce que nous avons observé lors du questionnaire 1, des points de négociation normative dans les réponses des sujets. En effet, la dispersion pour les scores du questionnaire 2 s'avère plus élevée que pour les scores en condition standard du questionnaire 1, ce qui révèle que les réponses sont moins homogènes dans le cas du questionnaire 2. Certaines thématiques, en condition standard,

obtiennent des scores de transgression plus faibles et parfois plus proches des réponses attribuées aux parents que des réponses attribuées aux amis. Ces thématiques, dans la dimension *transgression/respect* du questionnaire, sont *alcool*, *respect du code et indépendance 1*. L'item relatif à la consommation d'alcool fait référence à la conduite d'un deux-roues en état d'ivresse. Sur ce point, les réponses transgressives (réponses A) ne représentent que 22,2% des réponses, il y a donc 77,8% de réponses liées au respect de la règle. Ce score se rapproche plus de celui obtenu en condition « parents » (2,8% de réponses A) que de celui obtenu en condition « amis » (63,9% de réponses A). Les items *respect du code* et *indépendance 1* tendent eux aussi plutôt vers des réponses liées au respect des règles avec des scores en réponses A de 47,2% et 38,9%. Concernant l'item *indépendance 1*, il s'agissait de deux affirmations contraires à propos de la possibilité offerte par le scooter de s'émanciper du contrôle de ses parents (*Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents VS Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes*). L'item *respect du code* nous paraît, a posteriori, assez mal intitulé puisqu'il y est plutôt question d'infraction au code et même d'appréhension par les forces de l'ordre suite à une infraction (*Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture VS Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction*). Ces points représentent selon nous autant de conditions importantes pour les jeunes aux yeux de leurs parents. En effet ces résultats suggèrent que rouler en état d'ébriété, être sanctionné d'une amende ou ne pas rendre compte de ses allées et venues en deux-roues sont des points non-conditionnels pour les adolescents cyclomotoriste. Au même titre que le port du casque ou que les chutes évoquées dans le premier questionnaire, ces points constituent autant de clauses au contrat moral que passe un jeune avec ses parents en vue de l'acquisition et de l'usage de son véhicule. La transgression de ces règles, contrairement à d'autres comme celles liées à la vitesse par

exemple est perçue comme moins acceptables par les jeunes puisqu'elles sont perçues comme de potentiels *casus belli* susceptibles de rompre la négociation normative entre les deux modèles que sont les pairs et les parents.

Nos résultats ne nous permettent pas de valider ou d'invalider clairement l'hypothèse H2c, dans laquelle nous postulions l'existence des liens entre *transgression* et *intégration* et entre *respect de la règle* et *exclusion du groupe*. En effet, notre outil dans son format actuel ne nous permet pas de répondre à cette hypothèse, nos deux dimensions étant traitées séparément avec pour chacune une variable dépendante distincte (une condition standard par dimension). Si nous avons bien tenté d'établir un modèle d'équations structurelles au sein duquel étaient confrontées les dimensions « intégration » et « transgression » mais cela a constitué un biais de traitement devant lequel nous devons, pour l'instant, renoncer.

7.3. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 3

7.3.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 3

A partir du questionnaire 3, une nouvelle variable indépendante est introduite, agissant directement sur les consignes du questionnaire et non sur les items auxquels doivent répondre les participants. Devant toujours répondre en condition « standard », ils ont maintenant pour consigne de répondre aux conditions « amis » et « parents », selon qu'ils seraient « mal vus » ou « bien vus » par ces derniers (« *répondez maintenant comme si vous cherchiez à être bien vu/mal vu par vos amis/parents* »). Nous rappelons que le plan d'expérience a changé : en effet, en accord avec la méthodologie d'échantillonnage exposée plus haut, tous les participants (n=50) ont répondu en condition standard, tandis que chaque moitié de ce même

échantillon a répondu uniquement en condition « parents [bien vu/mal vu] » ou « amis [bien vu/mal vu] ».

D'après la méthodologie en plan Q, le nombre de participants par condition n'est plus à prendre en compte puisque la distribution observée est celle des items du questionnaire (9 pour la dimension « transgression » et 7 pour la dimension « intégration ».)

De la même façon que pour les questionnaires 1 et 2, et d'après les notes brutes observées (tableaux en annexes), nous avons procédé au calcul des proportions moyennes des réponses « transgression » selon les conditions SAP et « Bien vu/mal vu » (tableau 7). Le codage utilisé est identique, enrichi de BV (bien vu), et MV (mal vu).

Tableau 7: Q-scores moyens "transgression" en pourcentage selon les conditions SAP et bien vu/mal vu

	Condition Standard	A BV	A MV	P BV	P MV
Vitesse	80,45	88,46	15,38	20,83	95,83
Débridage	74,36	69,23	15,38	20,83	95,83
Respect du code	47,76	61,54	23,08	8,33	83,33
Dépassements	50,32	69,23	11,54	12,5	87,5
Indépendance1	52,24	80,77	23,08	12,5	95,83
Alcool	41,83	61,54	15,38	8,33	91,67
Liberté 2	74,04	76,92	15,38	12,5	91,67
Indépendance2	72,44	69,23	23,08	20,83	87,5
Acrobaties	50,00	88,46	11,54	12,5	83,33
Moyenne (%)	60,38	73,93	17,09	14,35	90,28
Ecart-type	14,62	10,32	4,76	5,15	5,10
Shapiro-Wilk	0,855 p=0,085	0,895 p=0,22	0,804 p=0,02	0,804 p=0,02	0,870 p=0,12

Les résultats montrent que les sujets fournissent des réponses moyennes en condition standard tendant faiblement vers la transgression (moyenne=60,38%, écart type=14.62).

Suivant la même tendance avec plus d'intensité, les réponses en condition « amis / bien vu » et « parents / mal vu » suscitent respectivement des réponses transgressives à hauteur de 73,93% (écart type=10.32) et 90,28% (écart type=5.10). Les deux conditions suscitant le moins de réponses transgressives sont les conditions « amis / mal vu » et « parents / bien vu » qui s'avèrent très faiblement transgressives avec respectivement des proportions moyennes de 17,09% (écart type=4.76) et 14,35% (écart type=5.15).

Concernant les critères de normalités, les valeurs p du test de Shapiro-Wilk sont toutes supérieures à 0.01, ce qui indique que l'hypothèse nulle de normalité ne peut pas être rejetée. Ainsi, selon toute vraisemblance, les données observées sont distribuées selon la loi normale.

Le figure 27 indique de façon descriptive que les réponses transgressives en condition « standard » semblent se rapprocher de celles obtenues en conditions « amis / bien vu » et « parents / mal vu ». Nous notons tout de même une chute des réponses transgressives en ce qui concerne les thématiques « respect du code », « alcool », « dépassements » et « acrobaties » qui sont en deçà ou à peine supérieurs aux 50 % (tableau 7).

Par ailleurs, les conditions « amis / mal vu » et « parents / bien vu », quelles que soient les thématiques, montrent des réponses faiblement transgressives et plus homogènes.

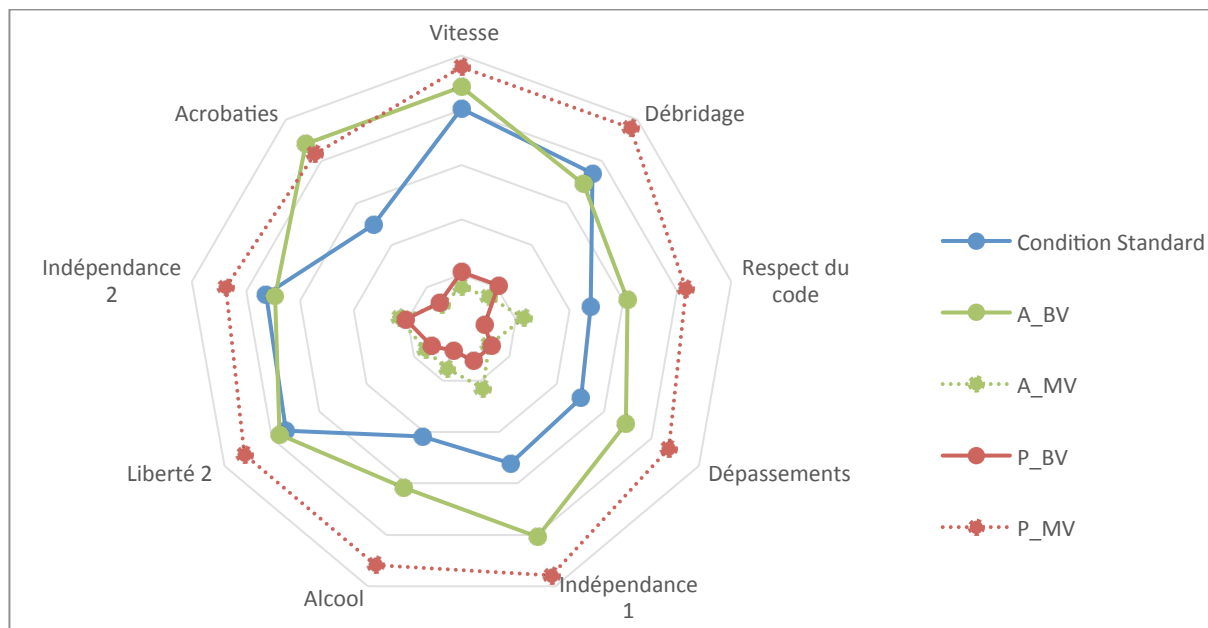


Figure 28: Q-scores moyens "transgression" par thématiques selon les conditions S, A, P et Bien vu / Mal vu (%)

Nous avons procédé de la même façon pour les réponses « intégration » (tableau 8). Les résultats montrent des tendances similaires selon les conditions, bien que les écarts entre conditions soient moins importants. Les réponses moyennes des sujets en condition « standard » tendent vers l'intégration (moyenne=70,40%, écart type=16,88). Suivant la même tendance avec plus d'intensité, les réponses en condition « amis / bien vu » et « parents / mal vu » suscitent respectivement des réponses « intégration » à hauteur de 79,67% (écart type=5.75) et 83,33% (écart type=9.32). Les deux conditions suscitant le moins de réponses de ce type sont les conditions « amis / mal vu » et « parents / bien vu » avec des proportions moyennes respectivement de 23,08% (écart type=4.97) et 27,38% (écart type=10.99).

Tableau 8: Q-scores moyens "intégration" en pct selon les conditions SAP et bien

vu / mal vu

	Condition Standard	A BV	A MV	P BV	P MV
Liberté 1	76,13	76,92	19,23	20,83	87,5
Intégration 1	87,98	84,62	30,77	50	70,83
Succès filles	41,51	88,46	23,08	16,67	75
Soirées	88,30	80,77	26,92	29,17	91,67
Identité	58,49	73,08	23,08	20,83	91,67
Look du scooter	64,26	73,08	23,08	29,17	75
Sorties entre Amis	76,13	80,77	15,38	25	91,67
Moyenne (%)	70,40	79,67	23,08	27,38	83,33
Ecart-type	16,88	5,75	4,97	10,99	9,32
Shapiro-Wilk	0,925 p=0,51	0,935 p=0,59	0,960 p=0,82	0,827 p=0,07	0,798 p=0,04

Concernant les critères de normalités, les valeurs p du test de Shapiro-Wilk sont toutes supérieures à 0.01, ce qui indique que l'hypothèse nulle de normalité ne peut pas être rejetée. Ainsi, selon toute vraisemblance, les données observées sont distribuées selon la loi normale.

Sur le plan graphique (figure 28), les réponses sur la dimension « intégration » suivent les mêmes tendances que dans le cas de la dimension « transgression » bien que certaines thématiques montrent des résultats atypiques. D'une part, les réponses quant à la thématique « intégration 1 » montrent moins d'écarts en fonction des conditions, ce qui suggère que cette question serait moins discriminante que les autres. D'autre part, les réponses en condition « standard » à la thématique « succès filles » sont faiblement orientées vers l'intégration en comparaison de la moyenne obtenue pour toutes les thématiques, et se rapprochent des conditions « amis / mal vu » et parents / bien vu » (moyenne=41,51%).

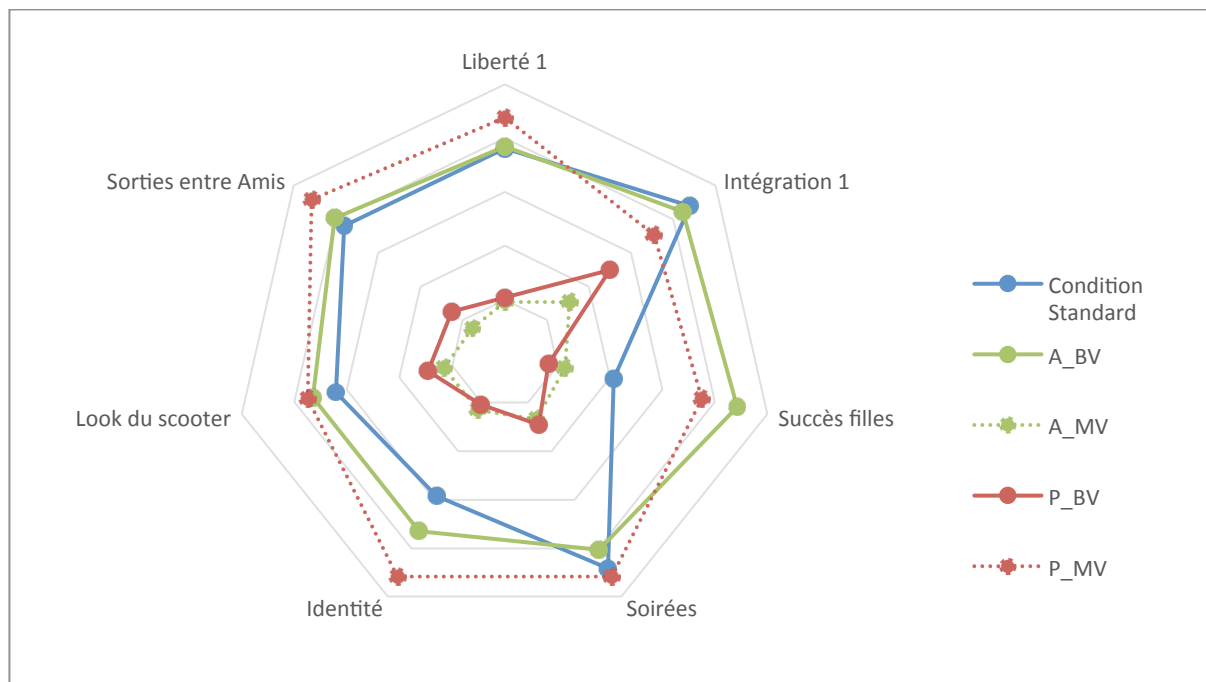


Figure 29: Q-scores moyens "intégration" par thématique selon les conditions S, A, P et Bien vu/Mal vu (%)

Il nous faut maintenant comparer les moyennes obtenues à l'aide de tests inférentiels, et vérifier les conditions d'une modélisation à l'aide d'équations structurelles.

7.3.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 3

Pour la dimension « transgression » (figure 29 et tableau 9), la comparaison des moyennes (T de Student pour échantillons appariés suivant le présupposé d'échantillonnage aléatoire), montre qu'elles sont toutes différentes de façon significative à $p < 0.05$ ou $p < 0.01$, à l'exception des conditions A_MV et P_BV dont la différence n'est pas jugée significative ($t=1.18$, $p=0.27$).

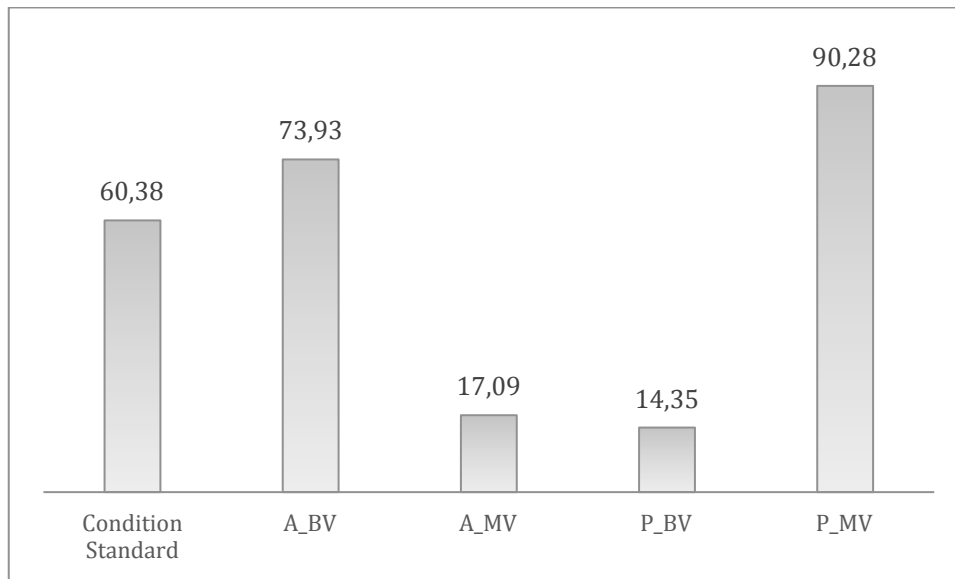


Figure 30: Proportions moyennes des réponses "transgression" par condition SAP et Bien vu /Mal vu

Tableau 9: Synthèse des comparaisons de moyenne- Scores "transgression" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

		Condition Standard	A_BV	A_MV	P_BV
A_BV	T de student	-2,80			
	Valeur de p	0,02			
A_MV	T de student	8,50	13,56		
	Valeur de p	0,00	0,00		
P_BV	T de student	13,07	18,20	1,18	
	Valeur de p	0,00	0,00	0,27	
P_MV	T de student	-6,94	-4,68	-31,91	-41,99
	Valeur de p	0,00	0,00	0,00	0,00

Pour la dimension « intégration » (graphique 30 et tableau 10), nous constatons que les scores en conditions « Amis / bien vu » et « parents / mal vu » ne sont pas significativement supérieurs aux scores moyens en condition « standard » (respectivement $t=-1.35/p=0.23$, et $t=-1.95/p=0.10$) et ne montrent pas de différence significative entre elles ($t=-0.76$ et $p=0.48$).

En revanche, les conditions « amis / mal vu » et « parents / mal vu » montrent des scores significativement inférieurs aux trois conditions précédentes. Elles ne montrent pas de différence significative entre elles ($t=-1.36$, $p=0.22$).

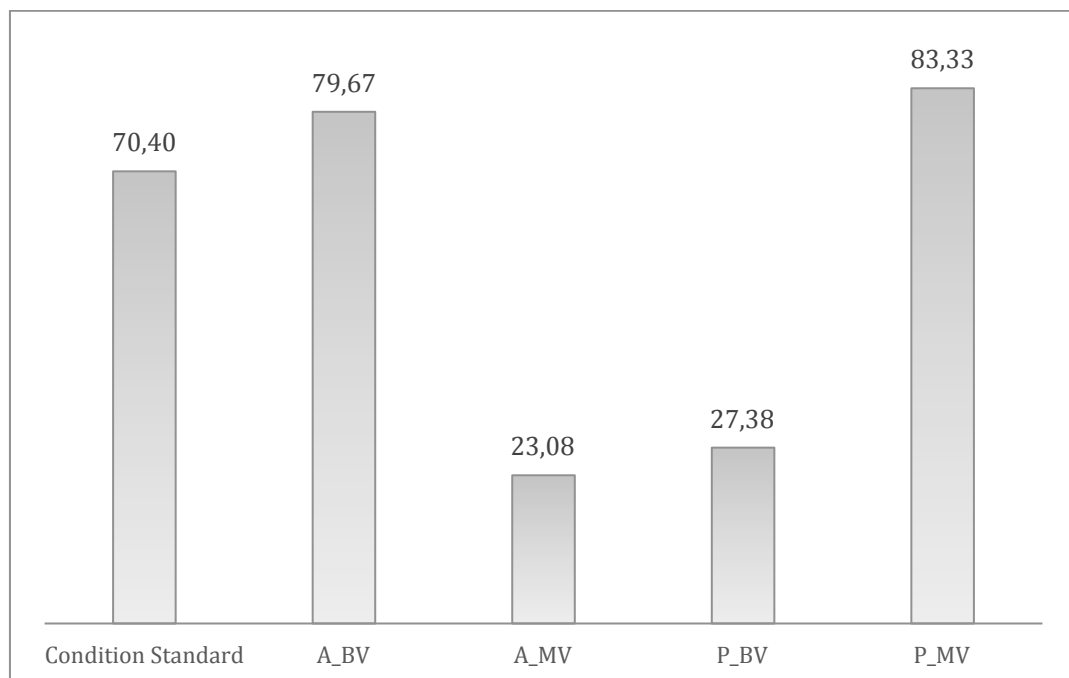


Figure 31 : Proportions moyennes des réponses "intégration" par condition SAP et Bien vu / Mal vu

Tableau 10: Synthèse des comparaisons de moyennes- Scores "intégration" selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu

		Condition Standard	A_BV	A_MV	P_BV
A_BV	T de student	-1,35			
	Valeur de p	0,23			
A_MV	T de student	7,71	22,84		
	Valeur de p	0,00	0,00		
P_BV	T de student	9,17	12,06	-1,36	
	Valeur de p	0,00	0,00	0,22	
P_MV	T de student	-1,95	-0,76	-12,62	-8,46
	Valeur de p	0,10	0,48	0,00	0,00

Ainsi, les comparaisons des moyennes permettent de dégager les grandes tendances principales pour les dimensions « transgression » et « intégration » que les différentes conditions de passation semblent influencer de la même façon.

Afin de préparer la mise en place d'un modèle d'équations structurelles, il nous faut maintenant évaluer les corrélations bi variées existantes entre les différentes conditions, ainsi que les régressions linéaires existantes entre les variables indépendantes et les variables à expliquer (condition standard pour les dimensions « transgression » et « intégration »).

Le tableau 11 nous indique que dans le cas de la dimension « transgression », il existe des corrélations qui seraient habituellement jugées importantes ($r > 0.45$) mais qui ne sont pas considérées comme significatives dans ce cas, probablement en raison d'un échantillon trop réduit. La seule corrélation significative existe entre la condition « standard » et la condition

« parents / bien vu » ($r=0.83$, $p<0.01$). Ce résultat semble pour l'instant aller à l'encontre des observations faites sur les moyennes par condition.

Dans le cas de la dimension « intégration » (tableau 12), les résultats répondent au même schéma : bien que certaines corrélations soient descriptivement importantes, aucune n'est considérée comme significative.

Tableau 11: Corrélations entre scores moyens "transgression" selon les conditions

SAP et Bien vu / Mal vu

		S	ABV	AMV	PBV
ABV	R	0,52			
	Valeur de p	0,15	-		
AMV	R	0,04	-0,30		
	Valeur de p	0,93	0,44	-	
PBV	R	0,87**	0,48	-0,01	
	Valeur de p	0,00	0,19	0,98	-
PMV	R	0,64	0,27	0,15	0,45
	Valeur de p	0,06	0,48	0,71	0,22

Tableau 12: Corrélations entre scores moyens "intégration" selon les conditions

SAP et Bien Vu / Mal vu

		S	ABV	AMV	PBV
ABV	R	0,14			
	Valeur de p	0,77	-		
AMV	R	0,36	0,28		
	Valeur de p	0,43	0,54	-	
PBV	R	0,74	-0,03	0,57	
	Valeur de p	0,06	0,95	0,19	-
PMV	R	0,11	-0,37	-0,43	-0,26
	Valeur de p	0,81	0,41	0,34	0,58

D'après ces résultats, nous pourrions supposer que les analyses de régression linéaire, puis les modèles d'équations structurelles, risquent de montrer des faiblesses quant à la fiabilité et la significativité des indicateurs. Pour autant, une vérification s'avéra utile pour comprendre la portée des changements méthodologiques en termes de résultats.

A l'instar du questionnaire 2, nous avons de nouveau distingué les dimensions « transgression » et « intégration » pour les analyses, en raison de la forte multi colinéarité suspectée lors de l'examen des données du questionnaire 2.

Dans le cas de la dimension « transgression », le modèle comprend le score « transgression » moyen en condition « standard » comme variable à expliquer. Les variables indépendantes impliquées expliquent 69% de la variance du score en condition « standard » (R^2 ajusté=0.69), et la comparaison au modèle neutre montre que le modèle étudié s'avère significativement différent (anova significative à $p < 0.01$).

Ainsi, parmi les variables introduites dans le modèle, seule la condition « parents / bien vu » semble avoir une influence significative sur les réponses en conditions « standard » ($\beta=0.85$, $p < 0.01$). Ce résultat est cohérent avec l'analyse des corrélations, mais ne pourra être affiné qu'au travers un modèle d'équations structurelles.

Dans le cas de la dimension « intégration », le modèle expliquant le score moyen « intégration » en condition « standard » au moyen des autres conditions comme variables explicatives montre une valeur de R^2 ajustée correcte de 0.511. En revanche, le test de variance consistant à déterminer si le modèle est pertinent ou non s'avère insuffisant et décisif (anova non significative à $p=0.29$). D'ailleurs, l'examen des coefficients de régression standardisés (β) montre qu'aucune des variables indépendantes n'explique de façon

significative la variance des réponses en condition « standard ». Nous tenterons tout de même de produire un modèle d'équations structurelles pour probablement constater que ces incohérences sont dûes à la multi colinéarité et peut être à d'éventuelles failles méthodologiques.

Les modèles d'équations structurelles sont plus complexes en termes de relations entre variables et permettent ainsi d'affiner les indicateurs obtenus. Vu le faible échantillon de l'étude, les résultats sur les coefficients de régression risquent d'être plus fiables et significatifs que les résultats des corrélations entre variables explicatives entre lesquelles nous suspectons une forte multi colinéarité.

Le modèle s'intéressant à la dimension « transgression » (figure 31) s'avère bien ajusté aux données réelles ($\text{Chi}^2=0$, $\text{GFI}=1$, $\text{NFI}=1$). Confirmant les résultats obtenus par les corrélations bi variées et la régression linéaire, la condition « parents / bien vu » explique significativement les scores en condition standard avec un coefficient $\beta=0.77$ ($p<0.01$). Les autres conditions n'ont qu'une influence très mineure et non significative sur la condition « standard ». Ce résultat pourtant cohérent avec les méthodes de corrélation et de régression, tranche avec les résultats obtenus quant aux comparaisons de moyenne. Nous reviendrons sur cette particularité dans l'interprétation.

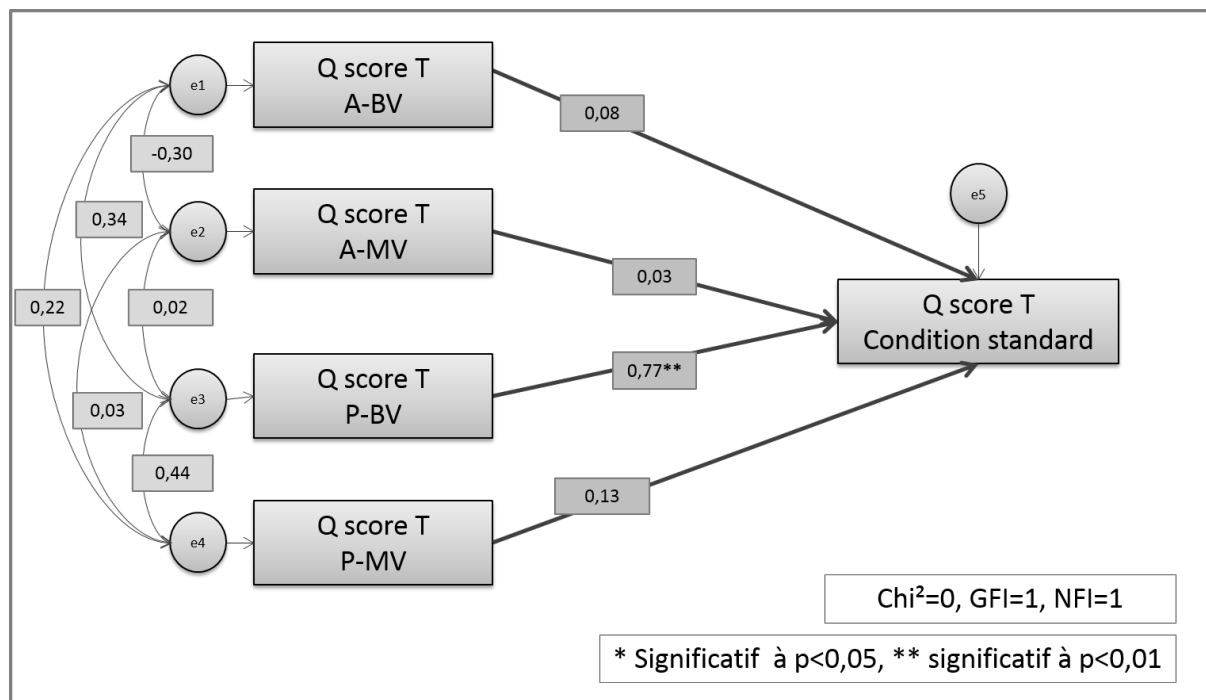


Figure 32: Modèle d'équations structurelles "transgression" selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu

Dans le cas de la dimension « intégration » (figure 32), le modèle s'avère bien ajusté aux données mais montre des coefficients β supérieurs à 1 pour la condition « parents / bien vu » (sur condition « standard », $\beta=1.09$, $p<0.01$), tandis qu'elle partage une corrélation négative avec la condition « parents / mal vu » ($r=-0.48$, $p>0.05$) qui elle-même montre un coefficient de régression significatif sur la condition « standard » ($\beta=0.68$, $p<0.01$).

Nous retrouvons deux des signes indiquant la multi colinéarité selon Foucart (2006), que sont les coefficients de régression supérieurs à 1, et les problèmes de signes dans les relations entre trois variables. En lien avec les résultats des corrélations et des régressions obtenus auparavant, le modèle ne sera pas validé pour l'interprétation.

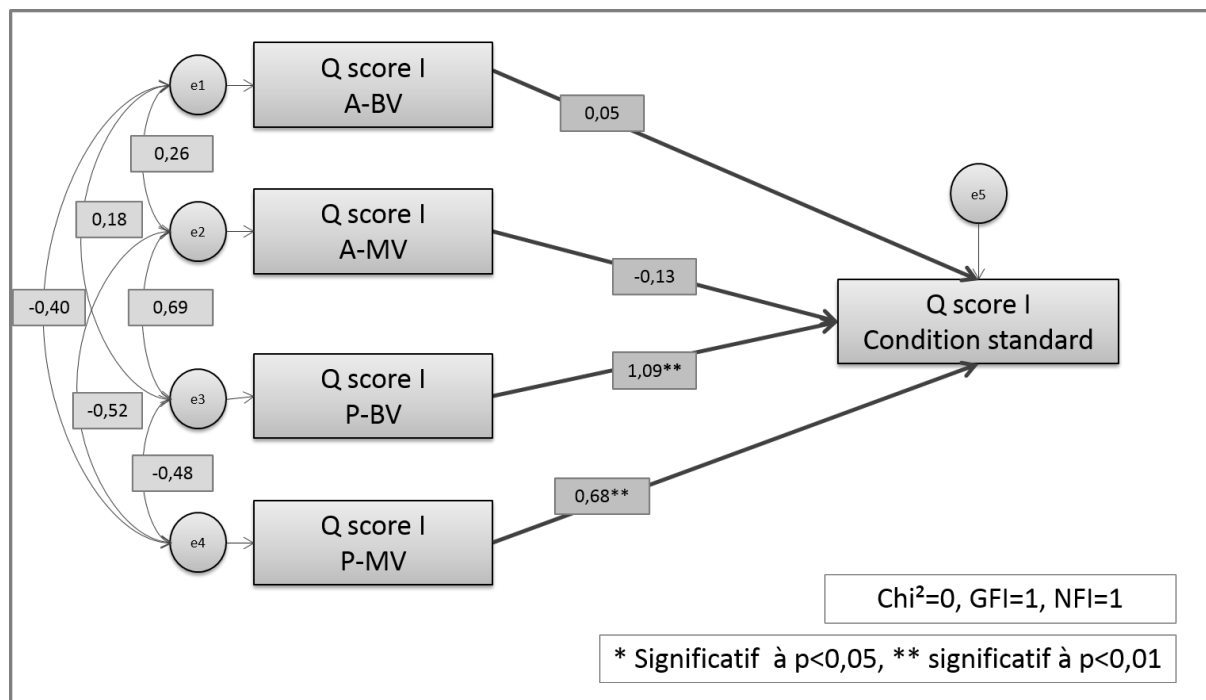


Figure 33: Modèle d'équations structurelles "intégration" selon les conditions SAP et Bien vu/ Mal vu

7.3.3. Interprétation

Parcourant les résultats présentés plus haut pour ce questionnaire 3, nos premières observations concernent les résultats obtenus en condition standard dans les deux dimensions de notre questionnaire. Dans la dimension « transgression », nous relevons une moyenne correspondant à 60,38% de réponses transgressives (écart type=14.62), ce qui marque une légère inflexion par rapport aux passations précédentes. Ce résultat nous permet toutefois de maintenir notre hypothèse de départ H1a et confirme que les adolescents scootéristes penchent plutôt vers une représentation de la pratique du deux-roues s'articulant autour de la prise de risque et de la transgression. La moyenne générale en condition standard de la dimension « intégration » de notre outil suit la même tendance, puisque elle indique que

70,40% (écart type=16,88) des réponses correspondent au modèle A, c'est-à-dire à des valeurs de groupe et à des aspects identitaires de l'usage du deux-roues.

Nos observations portent ensuite sur l'hypothèse H3a, dans laquelle nous postulions que les modèles « parents » et « amis » seraient antagonistes. En effet, si nous nous penchons sur les réponses moyennes par conditions, nous observons que les réponses en condition « amis/bien vu » et « parents/mal vu » suscitent des réponses transgressives à hauteur de 73,93% (écart type=10.32) et 90,28% (écart type=5.10) tandis que les deux conditions « amis/mal vu » et « parents/bien vu » suscitent très peu de réponses transgressives avec respectivement des proportions moyennes de 17,09% (écart type=4.76) et 14,35% (écart type=5.15). En d'autres termes, ces résultats suggèrent bien que, concernant la dimension « transgression/respect » de notre outils, ce qui est *bien vu* par les amis correspond à ce qui est *mal vu* par les parents. Réciproquement, ce qui est *mal vu* par les amis correspond à ce qui est *bien vu* par les parents.

Notre hypothèse (H3a) tend également à se confirmer pour la dimension « intégration/exclusion » de notre questionnaire puisque les réponses moyennes suivent les mêmes tendances (tableaux 7 et 8).

Au vu de ces résultats descriptifs, nos deux modèles normatifs apparaissent bien comme deux pôles contraires entre lesquelles les réponses des jeunes en condition standard fluctuent selon les thèmes abordés. On note cependant à l'étude des profils moyens par thématiques que les résultats ne sont pas tout à fait homogènes et que pour certains items, les réponses présentent moins d'écart entre les conditions. C'est notamment le cas de la thématique « intégration 1 » dont les résultats montrent moins d'écarts en fonction des conditions. Cet

item évoque la possibilité offerte par le scooter de se faire des amis (*Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis* vs *Quand on a un scooter, on est isolé*) et on remarque dans les résultats qui la caractérisent que les conditions *mal vu parents* et *bien vu parents* sont relativement proches. Ceci s'explique probablement par une dichotomie peut être un peu trop prononcée avec notamment l'emploi du terme « *isolé* » dans le réponse de type B. Si de manière générale, le système normatif parental décrit par les sujets correspond à une représentation fonctionnelle, utilitariste du cyclomoteur (hypothèse H2b), l'isolement évoqué ici renvoie à un terme moins acceptable par les parents et à d'autres enjeux qui dépassent peut être le cadre des facilités d'intégration que peut procurer un deux-roues.

On remarque également que les réponses en condition « standard » à la thématique « succès filles » sont faiblement orientées vers l'intégration par rapport aux moyennes des autres thématiques puisqu'elles se rapprochent des conditions « amis/mal vu » et parents/bien vu ». Là encore, peut être cette thématique dépasse t elle les enjeux liés à l'usage d'un cyclomoteur mais il nous paraît tout de même intéressant que la condition standard, sur ce point se rapproche de ce qui est *bien vu par les parents* et *mal vu par les amis*. En effet, s'il s'agit là d'une sphère plus intime à laquelle les parents ont moins accès que les amis, ces résultats peuvent paraître surprenants. Il nous semble cependant que, dans le cadre de la négociation normative que nous évoquions par le biais de notre hypothèse H2a, le succès auprès de la gente féminine qu'apporterait le scooter, et auquel les amis semblent donner du crédit, ne constitue pas un argument ou une motivation acceptable aux yeux des parents au moment de négocier avec ces derniers l'acquisition ou les conditions d'usage d'un cyclomoteur.

La tendance concernant l'hypothèse H2a, portant sur la négociation normative opérée par les adolescents scootéristes entre deux modèles de référence et observée lors du questionnaire 2

se confirme par ailleurs dans le cadre de cette passation puisque les thématiques de l'alcool, du respect du code de la route et de l'indépendance (rendre compte de ses allées et venues) proposent des résultats indiquant des réponses standards moins éloignées de la condition *bien vu par les parents* que les autres thématiques et plus distantes de la condition *mal vu par les parents*. Ceci confirme à notre sens que ces points constituent des éléments moins conditionnels, dont la transgression est perçue par les jeunes comme moins acceptable par les parents et ce même si elle bien vue par les pairs.

Sur le plan de l'influence exercée respectivement par le modèle des amis et par celui des parents (hypothèse H1b), les profils moyens indiquent assez clairement, dans les deux dimensions proposées par notre outil, que les réponses en condition standard sont proches des réponses considérées *bien vues par les amis*. De façon globale, en ce qui concerne la dimension « transgression », les réponses moyennes en condition standard tendent vers la transgression à 60,38% quand les réponses en condition « amis/bien vu » correspondent à des réponses transgressives à hauteur de 73,93% et que les réponses « parents/bien vu » sont transgressives à 14,35%.

Les tendances en termes descriptifs pour la dimension « intégration » sont identiques, quoique plus prononcées, les réponses moyennes en condition standard suscitant 70,40% de réponses de type A (intégration) quand les conditions « amis/bien vu » et « parents/bien vu » tendent vers l'intégration au groupe à respectivement 79,67% et 27,38%.

Malgré tout, à la différence de ce que nous avons développé dans les questionnaires 1 et 2, la suite des analyses et notamment les analyses confirmatoires ne permettent pas totalement de valider notre hypothèse H1b, par laquelle nous postulons que le modèle des

amis est le groupe qui, par son impact plus important sur les réponses en condition standard, est le modèle de référence normatif principal des jeunes cyclomotoristes. En effet, dans le cas de la dimension « transgression », toujours en considérant la condition « standard » comme variable à expliquer, si les variables indépendantes impliquées expliquent tout de même 69% de la variance du score en condition « standard » on note que parmi les variables introduites dans le modèle, seule la condition « parents/bien vu » semble avoir une influence significative sur les réponses en conditions « standard » ($\beta=0.85$, $p<0.01$).

Le modèle d'équations structurelles que nous avons mis en place confirme ces résultats puisqu'il indique que la condition « parents / bien vu » explique significativement les scores en condition standard avec un coefficient $\beta=0.77$ ($p<0.01$). Les autres conditions et notamment la condition « amis/bien vu », n'ont qu'une influence minime sur la condition « standard ». Ces résultats surprenants, bien qu'issus d'une démarche analogue à celle employée précédemment, constituent des indices très différents des résultats obtenus avec les comparaisons de moyennes et tranchent avec les tendances observées jusqu'alors.

Les résultats obtenus par l'analyse des réponses de la dimension « intégration » sont quant à eux encore plus déroutants, indiquant des signes de multi colinéarité selon Foucart (2006) et rendant nos analyses impropres à l'interprétation.

Si nous revenons sur les résultats observés pour la dimension « transgression » nous observons des tendances *a priori* contraires. Les moyennes de réponses transgressives indiquent que les réponses « standard » sont proches des conditions « amis/bien vu » et « parents/mal vu » tandis que les analyses de régression indiquent que le modèle « parents/mal vu » est le seul qui influence considérablement les réponses en condition

standard. Ces résultats semblent invalider notre hypothèse H1b puisque le modèle parental semble ici avoir plus de poids que celui des pairs. Ces résultats contradictoires selon nos méthodes d'analyse semblent en fait caractéristiques de la nuance entre l'intensité des réponses en termes de transgression et la structure de ces modèles de réponses. En d'autres termes, les adolescents scootéristes répondent ici selon une structuration qui correspond au modèle *bien vu par les parents* mais l'intensité avec laquelle ils répondent correspond plus au modèle *bien vu par les amis*.

Les conditions *standard* et *bien vu par les amis* affichent des taux de réponses transgressives moyens proches mais les thématiques sur lesquelles ces réponses transgressives s'expriment ne sont pas toujours les mêmes. Or, les statistiques inférentielles auxquelles nous avons eu recours, telles que l'analyse de régression, dépendent de la capacité des modèles à varier ensembles. Ainsi si le nombre de réponses transgressives dans les conditions *standard* et *bien vu par les amis* est proche, il apparaît pour ce questionnaire 3 que la distribution de ces réponses par thématiques est très différente entre ces deux conditions. Ceci explique que nous ayons deux modèles (*standard* et *bien vu par les amis*) qui *in fine* ne varient pas de la même façon.

Si on revient sur le graphique qui indique les moyennes de réponses transgressives par thématiques (figure 27), nous nous apercevons que les taux moyens de la condition *standard* sont plus proches de la condition « bien vu par les amis » mais après examen attentif, nous observons que les courbes « *standard* » et « bien vu par les parents » se ressemblent et suivent le même tracé selon les thématiques, bien que leur intensités diffèrent. Il semble en quelque sorte que la courbe « *standard* » soit la projection de la courbe « bien vu par les parents » mais avec l'intensité de la courbe « bien vu par les amis ».

Dans la perspective d'une négociation normative entre deux modèles de référence il semble ici que c'est le modèle des parents qui ai le plus d'influence sur les jeunes cyclomotoristes. S'il apparaît pourtant que les jeunes répondent de façon plus transgressive et rejoignent en cela le modèle des pairs, c'est bien celui des parents qui leur indique le rythme et le plan thématique de ces transgressions. Les adolescents s'appuieront sur ce qu'ils pensent acceptable ou non aux yeux de leurs parents pour rejoindre, plus ou moins, la norme transgressive, attribuée aux amis, selon les thématiques.

Il semble par ailleurs que leur capacité à décrire ce qui est valorisé par les parents soit plus aiguisée que leur capacité à identifier ce qui l'est par leurs pairs. En effet les réponses, quelle que soit la condition « bien vu » ou « mal vu » ciblant le modèle parental apparaissent presque stéréotypées, avec des écarts types faibles tandis que les profils de réponses *bien vu / mal vu* concernant les amis sont moins nettement opposées. Il semble ainsi que notre hypothèse H3b soit partiellement validée puisque, bien que ce ne soit pas le cas avec le modèle des amis, les scores moyens concernant le modèle parental apparaissent plus homogènes et donc perçues plus clairement par notre échantillon. Les jeunes auraient plus de facilités à identifier ce qui est *bien ou mal vu* par leurs parents plutôt que ce qui est *bien ou mal vu* par leur amis. Ainsi, bien que les items n'aient pas changé pour cette passation, il semble que les normes proposées à nos sujets, tout du moins lorsqu'ils répondent de façon à obtenir l'assentiment ou le dissentiment de leurs parents, soit identifiées par ces derniers comme des normes injonctives plutôt que descriptives. Ceci s'entend dans la mesure où les parents émettent des consignes, des règles et conditions de façon explicite tandis que les normes et valeurs qui unissent un groupe d'amis sont de nature plus implicite, n'étant que

rarement énoncées. Les injonctions émanant des parents comme du code de la route par exemple étant claires, il apparaît alors évident que les jeunes les identifient plus facilement.

7.4. Le questionnaire des choix alternatifs – Questionnaire 4

7.4.1. Résultats descriptifs pour le questionnaire 4

La méthode de traitement des résultats et d'analyse utilisée pour le questionnaire 4 est identique à celle du questionnaire 3. Seule la consigne a changé entre ces deux versions, les participants devant répondre cette fois-ci « *comme le ferait un jeune bien vu/mal vu par ses amis/parents* » après avoir répondu une première fois en condition standard.

Pour la dimension transgression (tableau 13), les résultats des tests de normalité montrent que les données sont distribuées selon la loi normale, bien que les valeurs du test et les valeurs de p frôlent la significativité. Les écart-types observés sont faibles comparés aux autres questionnaires, et montrent avec cohérence que les données sont en effet faiblement ou inégalement dispersées, hormis pour la condition « standard ».

Pour ce questionnaire, la condition « standard » ne suscite que 40.31% de réponses transgressives en moyenne, avec de fortes disparités selon les thématiques, parmi lesquelles la vitesse, le débridage, et le thème « indépendance 2 » sont seuls à atteindre et dépasser 50% de réponses transgressives (respectivement 80.33% ; 62.73% ; et 51.86%).

De manière générale et cohérente avec les résultats du questionnaire 3 (graphique 33), les conditions « amis / bien vu » et « parents / mal vu » montrent une plus forte proportion de réponses transgressives (72.84% et 89.35%), tandis que les conditions « amis / mal vu » et

« parents / bien vu » montrent d'avantage de réponses respectueuses des règles (23.46% et 9.26%). Nous remarquerons que les scores obtenus en condition « parents » sont plus extrêmes que ceux obtenus en condition « amis », et donc plus homogènes.

Tableau 13: Q-scores moyens "transgression" en pourcentages selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu

	Condition Standard	A BV	A MV	P BV	P MV
Vitesse	80,33	77,78	22,22	8,33	87,5
Débridage	62,73	77,78	22,22	8,33	83,33
Respect du code	25,47	40,74	29,63	16,67	83,33
Dépassements	33,57	85,19	22,22	12,5	87,5
Indépendance1	28,24	74,07	22,22	8,33	91,67
Alcool	14,12	62,96	25,93	8,33	91,67
Liberté 2	42,83	88,89	29,63	8,33	91,67
Indépendance2	51,86	70,37	25,93	8,33	91,67
Acrobaties	23,61	77,78	11,11	4,17	95,83
Moyenne (%)	40,31	72,84	23,46	9,26	89,35
Ecart-type	21,27	14,23	5,56	3,47	4,23
Shapiro-Wilk	0,938	0,863	0,839	0,786	0,892
	0,56	0,10	0,06	0,013	0,21

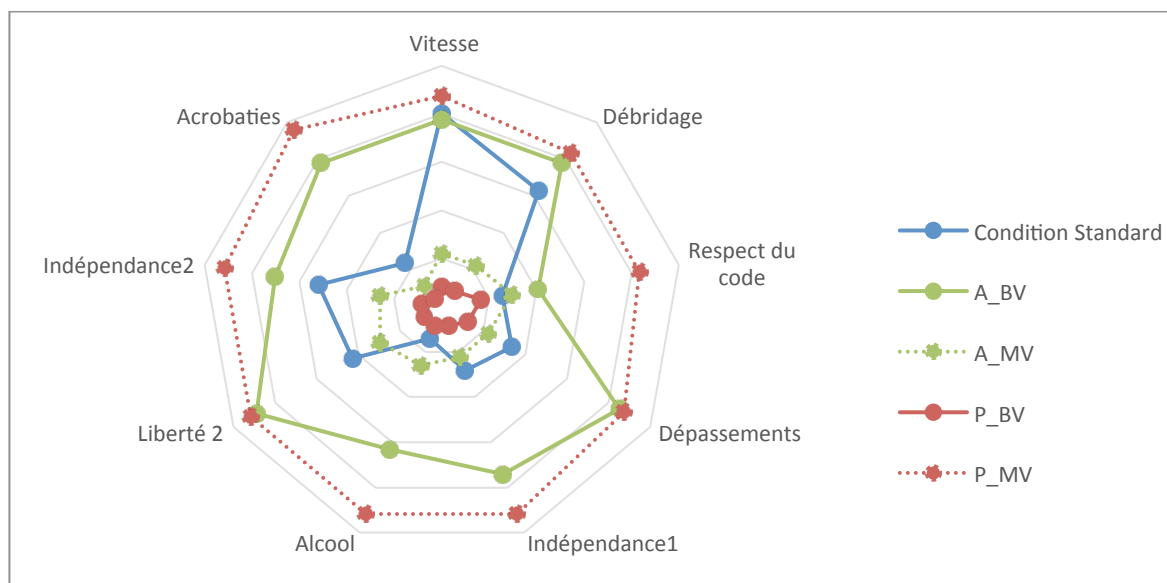


Figure 34: Q-scores moyens "transgression" par thématiques selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

Le graphique illustre parfaitement l'hétérogénéité des résultats selon les thématiques. Notons que la thématique « alcool » suscite des réponses particulièrement respectueuses en condition « standard » (14.12%) : nous discuterons ce résultat particulier dans l'interprétation.

En ce qui concerne la dimension « intégration » (tableau 14 et graphique 34), les tests de normalité sont validés pour toutes les conditions, bien que certaines valeurs de p frôlent encore la significativité. Les réponses tendent plus facilement vers l'intégration en condition standard (64.79%), avec une thématique particulièrement faible qui fait chuter la proportion moyenne observée (« succès fille », 18.29%). La condition « standard » se rapproche ainsi des conditions « amis / bien vu » et « parents / mal vu » qui montrent respectivement des réponses favorisant l'intégration à hauteur de 80.43% et 77.97%. Les conditions moins orientées vers l'intégration sont sans surprise « amis / mal vu » et « parents / bien vu » avec 27.51% et

29.76%. Notons qu'à l'inverse de la dimension « transgression », les scores les plus extrêmes pour la dimension « intégration » sont réservés à la condition « amis ».

Tableau 14: Q-scores moyens "intégration" en pct selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

	Condition Standard	A BV	A MV	P BV	P MV
Liberté 1	66,67	77,78	22,22	16,67	87,5
Intégration 1	94,21	85,19	33,33	54,17	58,33
Succès filles	18,29	81,48	33,33	33,33	70,83
Soirées	91,90	88,89	29,63	20,83	87,5
Identité	56,72	66,67	18,52	25	83,33
Look du scooter	54,87	77,78	29,63	37,5	70,83
Sorties entre Amis	70,84	85,19	25,93	20,83	87,5
Moyenne (%)	64,79	80,43	27,51	29,76	77,97
Ecart-type	25,71	7,32	5,60	13,05	11,47
Shapiro-Wilk	0,923	0,914	0,915	0,891	0,829
	0,50	0,42	0,43	0,28	0,08

D'un point de vue graphique (figure 34), nous constatons bien que les scores observés montrent une forte hétérogénéité selon les thématiques dont certaines montrent des singularités en termes de résultats :

- la thématique « succès filles » montre la plus faible proportion de réponses « intégration » en condition « standard » par rapport aux autres conditions.
- la thématique « intégration 1 » montre des score quasi identique dans les conditions « parents / bien vu » et « parents / mal vu », ce qui semble curieux.

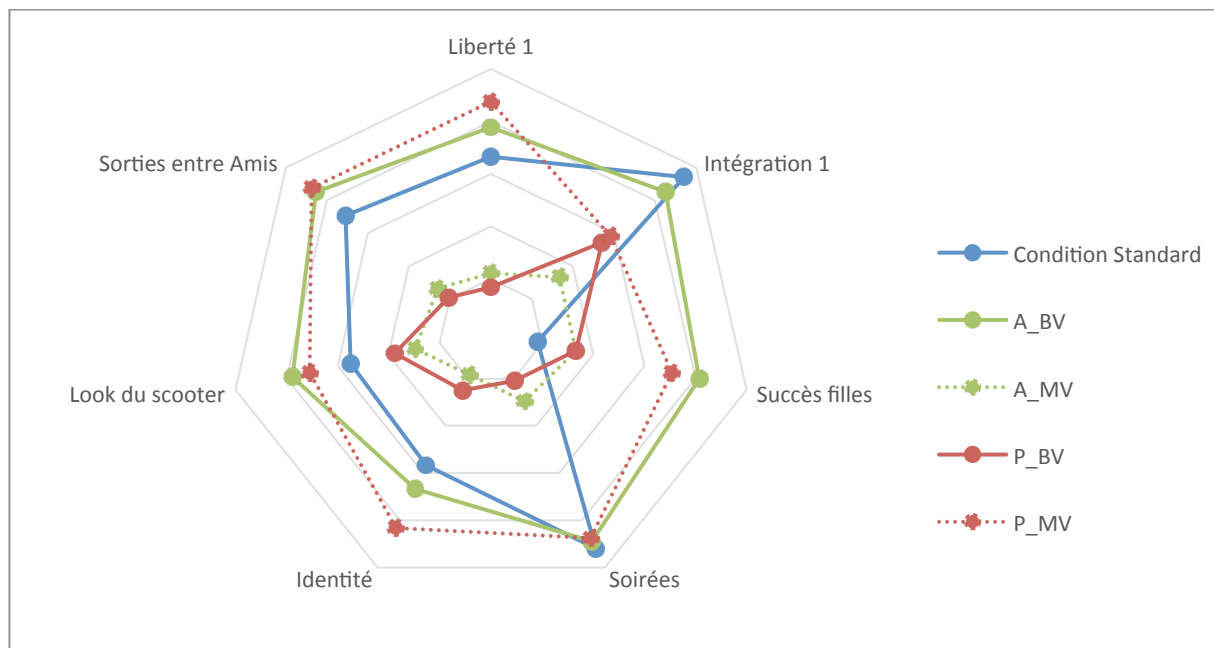


Figure 35: Q-scores moyens "intégration" par thématiques selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

Nous allons maintenant présenter la démarche inférentielle, consistant à comparer les moyennes, établir les corrélations puis les régressions, et enfin, les modèles d'équations structurelles.

7.4.2. Modélisation inférentielle pour le questionnaire 4

La comparaison des moyennes à l'aide du test T de Student (graphique 35, tableau 15), montre que toutes les conditions ont des proportions moyennes de réponses transgressives significativement différentes. Hormis la différence entre condition « standard » et condition « amis/mal vu » qui est tout juste significative ($p < 0.05$), les autres conditions montrent des différences significatives entre elles à $p < 0.01$.

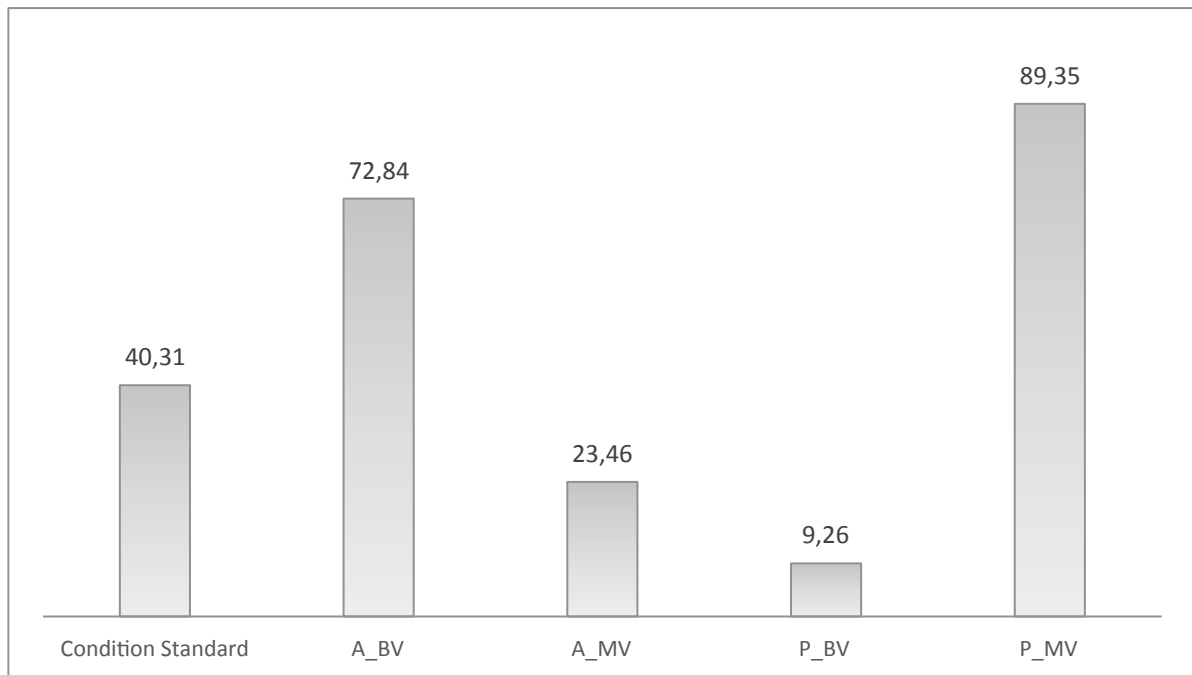


Figure 36: Proportions moyennes des réponses "transgression" par conditions SAP et bien vu / mal vu

Tableau 15: Synthèse des comparaisons de moyennes - Scores "transgression" selon les conditions SAP et bien vu/ mal vu

		Condition Standard	A_BV	A_MV	P_BV
A_BV	T de student	-4,67			
	Valeur de p	0,00			
A_MV	T de student	2,32	8,73		
	Valeur de p	0,049	0,00		
P_BV	T de student	4,23	11,53	9,90	
	Valeur de p	0,00	0,00	0,00	
P_MV	T de student	-6,34	-3,73	-23,75	-33,60
	Valeur de p	0,00	0,006	0,00	0,00

Selon le graphique 36 et le tableau 16, les scores observés pour la dimension « intégration » en condition « standard » sont significativement plus élevés qu'en conditions « amis/mal vu » et « parents/bien vu » (respectivement $t=3.74 / p<0.01$ et $t=3.34 / p<0.05$). En revanche, si la condition « standard » montre une proportion moyenne de réponses « intégration » plus que faible qu'en condition « amis/mal vu » (64.79% contre 80.43%), et qu'en condition « parents/mal vu » (64.79% contre 77.97%), les différences ne sont pas significatives (respectivement $t=-1.76/p=0.129$; et $t=-1.27/p=0.251$).

Les conditions « amis / bien vu » et « parents / mal vu » montrent évidemment des proportions moyennes de réponses « intégration » significativement supérieures à celles des conditions « amis / mal vu » et « parents / bien vu ».

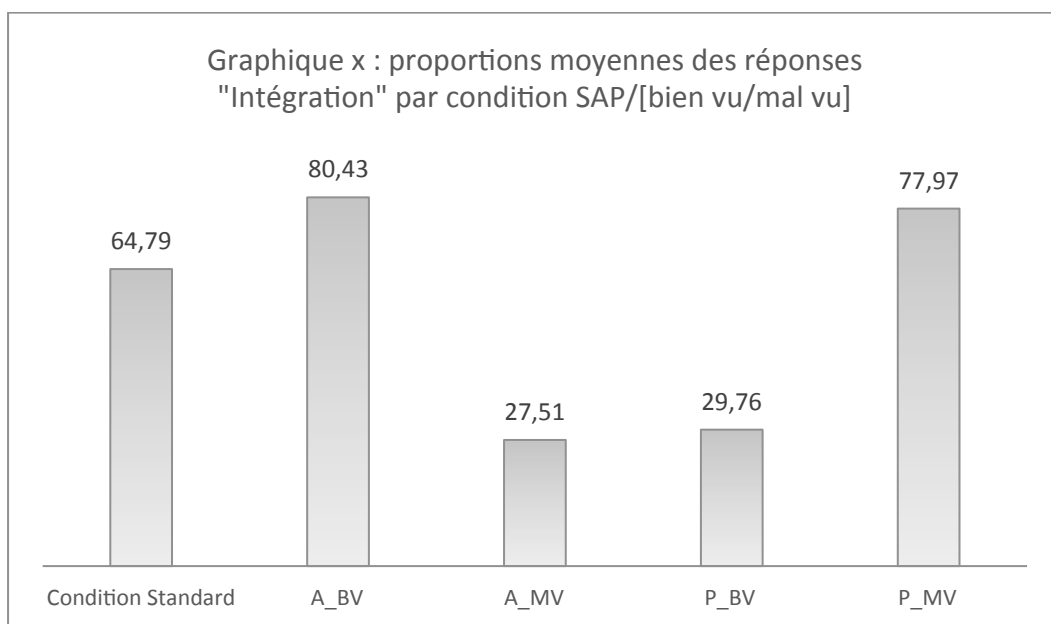


Figure 37: Synthèse des comparaisons de moyennes - Scores "intégration" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

Tableau 16: Synthèse des comparaisons de moyennes - Scores "intégration" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

		Condition Standard	A_BV	A_MV	P_BV
A_BV	T de student	-1,758			
	Valeur de p	0,129			
A_MV	T de student	3,739	27,390		
	Valeur de p	0,009	0,000		
P_BV	T de student	3,346	9,557	-0,577	
	Valeur de p	0,015	0,000	0,585	
P_MV	T de student	-1,271	0,455	-8,427	-5,228
	Valeur de p	0,251	0,665	0,000	0,002

Une fois l'étude des proportions moyennes achevées, nous allons maintenant vérifier l'existence de corrélations bi variés entre les variables.

La dimension « transgression » montre une seule corrélation significative ($p < 0.05$) entre la condition « parents/mal vu » et la condition « parents/bien vu » ($r = -0.73$) (tableau 17). D'autres corrélations sont remarquables mais non significatives, comme par exemple $r^{S^*ABV} = 0.42$ ($p = 0.26$), ou encore $r^{S^*PMV} = -0.43$ ($p = 0.25$). Vu le faible échantillon et la méthode en plan Q, nous considérons que ces informations nous invitent à poursuivre cette analyse au travers les régressions linaires et les modèles d'équations structurelles.

Tableau 17: Corrélations entre scores moyens "transgression" selon les conditions

SAP et bien vu / mal vu

		S	ABV	AMV	PBV
ABV	R	0,42			
	Valeur de p	0,26	-		
AMV	R	-0,06	-0,31		
	Valeur de p	0,88	0,41	-	
PBV	R	0,03	-0,22	0,51	
	Valeur de p	0,94	0,57	0,16	-
PMV	R	-0,43	0,10	-0,20	-,731*
	Valeur de p	0,25	0,80	0,60	0,03

Dans le cas de la dimension « intégration » (tableau 18), les résultats montrent encore une seule corrélation significative ($p < 0.01$) entre la condition « parents/mal vu » et la condition « parents/bien vu » ($r = -0.96$). Ce qui est cohérent avec les résultats précédents. D'autres corrélations sont remarquables mais non significatives, telles que $r^{S*ABV} = 0.65$ ($p = 0.11$), ou encore $r^{AMV*PBV} = 0.65$ ($p = 0.11$). Les conclusions pour la dimension « intégration du questionnaire 4 sont identiques aux conclusions pour la dimension « transgression ».

Tableau 18: Corrélations entre scores moyens "intégration" selon les conditions

SAP et bien vu / mal vu

		S	ABV	AMV	PBV
ABV	R	0,65			
	Valeur de p	0,11	-		
AMV	R	0,07	0,56		
	Valeur de p	0,88	0,20	-	
PBV	R	-0,09	-0,03	0,65	
	Valeur de p	0,85	0,95	0,11	-

PMV	R	0,17	0,14	-0,65	-,963**
	Valeur de p	0,72	0,76	0,12	0,00

L'analyse des régressions linéaires nous permet d'instaurer une première relation de causalité, lorsque les modèles sont jugés comme pertinents. Dans le cas de la dimension « transgression », l'analyse montre que l'ensemble des variables prédictives ne permet d'expliquer que 20% des scores observés en condition « standard » (R^2 ajusté=0.20), tandis que l'analyse de la variance de la condition « standard » montre qu'avec ou sans l'intervention des variables explicatives, il n'y a pas de différence significative (anova non significative à $p=0.352$). Considérant qu'aucun coefficient de régression standardisé n'est significatif, le modèle est rejeté et nous supposons que la production d'un modèle d'équations structurelles nous permettra de confirmer une certaine incohérence dans les données.

Bien que le modèle produit pour la dimension « intégration » explique mieux la variation des scores en condition « standard » (R^2 ajusté=0.606), le modèle est également jugé comme non pertinent (anova significative à $p=0.245$), et aucun coefficient β n'est jugé significatif.

Dans ces conditions, la production de modèles d'équations structurelles risque de montrer des résultats incohérents ou indicateurs d'une certaine multi colinéarité. Dans le cas de la dimension « transgression » (figure 37), le modèle s'avère bien ajusté mais montre une incohérence de signes propre à la multi colinéarité : il est en effet anormal de constater une corrélation négative (même non significative) entre les conditions « parents/bien vu » et « parents/mal vu » ($r=-0.72$, $p>0.05$), alors qu'elles exercent respectivement une influence sur la condition « standard » de $\beta=-0.79$ ($p<0.05$) et $\beta=-0.96$ ($p<0.01$).

Au vu des résultats précédents, il nous paraît impossible d'exploiter le modèle pour l'interprétation.

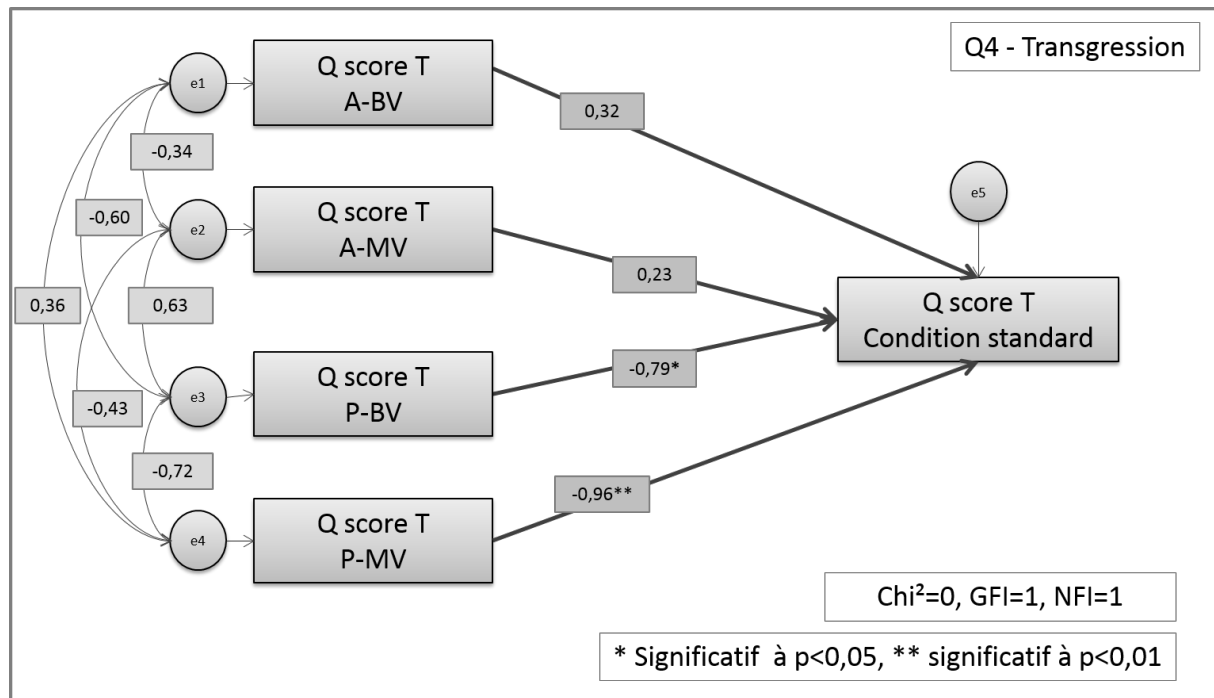


Figure 38: Modèle d'équations structurelles "transgression" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

Concernant le modèle proposé pour la dimension « intégration » (figure 38), bien qu'il s'avère correctement ajusté, les coefficients de régression standardisés sont nombreux à être supérieurs à 1, tandis que des incohérences de signes sont également présentes. Au vu des analyses de corrélations et de régressions, les conclusions seront identiques au cas du modèle « transgression ».

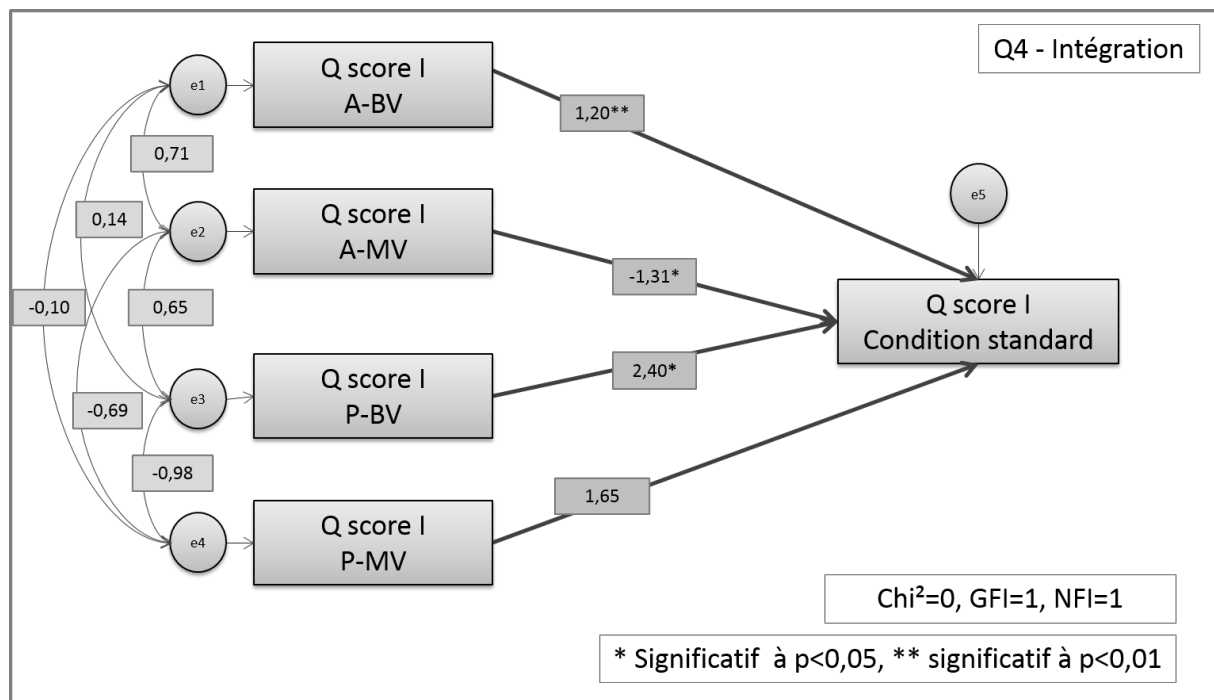


Figure 39: Modèle d'équations structurelles "intégration" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu

7.4.3. Interprétation

Le premier point que nous aborderons concernant les résultats de ce questionnaire 4 est celui de l'hypothèse H1a. En effet, si pour les autres passations que nous avons pu mettre en place et traiter, les adolescents scootéristes répondaient assez largement en faveur de l'affirmation normative A, c'est à dire dans le sens de la prise de risque et de la transgression des règles, il semble ici que la tendance s'inverse nettement. En effet, dans la dimension « transgression » de ce questionnaire, la condition « standard » ne suscite que 40.31% de réponses transgressives en moyenne. Ce résultat tranche très nettement et de façon surprenante avec les précédents et nous ne pouvons pas exclure un biais de désirabilité sociale comme cause de ce changement. En effet, lors des passations de ce questionnaire 4, nous

n'avons pas pu faire passer nous même les questionnaires, n'en ayant pas eu l'autorisation et nous avons dû laisser cette tâche aux enseignants. Les instructions et la présentation de l'étude figurant sur la première page du document, consigne, avait été donnée à ces derniers de simplement distribuer le questionnaire à leurs élèves. Cette procédure, hormis notre présence, était la même pour toutes les versions du questionnaire et l'anonymat des réponses était garantie par écrit. Il est difficile à ce stade d'établir un biais effectif de désirabilité sociale vis à vis des enseignants mais nous y reviendrons lors de la discussion générale.

La dimension « intégration » de notre questionnaire ne connaît pas un tel renversement. Bien que le taux de réponse moyen concernant les réponses « intégration » connaissent une inflexion, il tend avec 64.79% vers le modèle de réponse A. L'éventuel biais de désirabilité sociale vis à vis des enseignants, s'il était avéré, n'impacterait donc pas (ou moins) les aspects identitaires ou groupaux liées au deux-roues. Les enseignants incarnant l'institution scolaire, lieu d'apprentissage et d'application de nombreuses règles il ne semble dès lors pas surprenant qu'un éventuel biais lié à leur présence impacte plutôt la dimension « transgression/respect des règles ».

Sur le plan de l'influence des modèles normatifs, au niveau de la dimension « transgression », notre hypothèse H1b qui était largement nuancée par les résultats du questionnaire 3 semble cette fois ci invalidée. En effet, de façon cohérente avec les résultats du questionnaire 3 (tableau 11), les conditions « amis/bien vu » et « parents/mal vu » montrent une plus forte proportion de réponses transgressives (72.84% et 89.35%), tandis les conditions « amis/mal vu » et « parents/bien vu » montrent d'avantage de réponses respectueuses des règles (23.46% et 9.26%). Si nous nous attendions à ces résultats, nous faisons ici le constat,

nouveau, que les réponses en condition standard (40.31%) sont plus proches en termes d'intensité de réponses transgressives des conditions «amis/mal vu » et « parents/bien vu ».

En ce qui concerne la dimension « intégration », les réponses moyennes en condition « standard » se rapprochent des conditions « amis/bien vu » et « parents/mal vu » qui montrent respectivement des réponses favorisant l'intégration à hauteur de 80.43% et 77.97%. Les conditions moins orientées vers l'intégration sont, cette fois, sans surprise « amis/mal vu » et « parents/bien vu » avec 27.51% et 29.76%. Ces données tendent, dans le cadre de la dimension « intégration » à valider notre hypothèse H1b.

La production de modèles d'équations structurelles s'étant avérée sans issue, puisqu'elle montre des résultats incohérents ou indicateurs d'une certaine multi colinéarité, nous sommes dans l'incapacité d'établir catégoriquement l'invalidité ou la validité de notre hypothèse H1b. Les analyses de régression préalables ne se sont pas avérées plus fructueuses, montrant que l'ensemble des variables prédictives ne permet pas d'expliquer les scores observés en condition « standard ». L'analyse de la variance de la condition « standard » montre par ailleurs qu'avec ou sans l'intervention des variables explicatives, il n'y a pas de différence significative.

Concernant notre hypothèse H2a, on observe que les thématiques identifiées précédemment comme des axes de négociation évitant toute rupture avec le modèle des parents, qui était alors considéré comme une source d'influence minimale, sont caractérisées par des scores en condition standard proches de la condition « parents/bien vu ». Ainsi ces deux conditions affichent des résultats proches sur les questions de l'alcool, du respect du

code notamment mais on observe que de façons générales, les scores standard se sont rapprochés de la condition « parents/bien vu » dans la majorité des thématiques.

Les réponses approuvées par les parents vont toujours dans le sens du respect et celles approuvées par les amis, dans le sens de la transgression, mais il semble que le rapport d'influence entre les modèles normatifs se soit retourné. En effet, on note que si dans ce questionnaire, la condition « standard » ne suscite que 40.31% de réponses transgressives en moyenne, de fortes disparités apparaissent selon les thématiques. Ainsi, *la vitesse, le débridage, et le thème « indépendance 2 »* sont seuls à atteindre et dépasser 50% de réponses transgressives (respectivement 80.33% ; 62.73% ; et 51.86%). Ces résultats laissent penser à un renversement des forces, les jeunes sont dans ce cas plus proches du modèle parental et affichent une inclinaison sur certains points jugés importants pour les amis. Ces points comme la vitesse notamment sont des valeurs importantes pour les amis et ne pas se montrer transgressif sur ces questions constituerait une rupture fondamentale avec le groupe. En d'autres termes, la transgression des règles relatives à la vitesse est jugée trop centrale pour les amis. Il importe donc pour les jeunes, de se montrer transgressifs sur ce point dans le but de préserver leur appartenance au groupe et ce alors que leur ancrage normatif se situe, dans le cadre de ce questionnaire 4 du côté des parents.

L'analyse des résultats par thématiques de la dimension « intégration » laisse apparaître des tendances analogues à celles observée précédemment. On retrouve notamment une inclinaison des parents à approuver les réponses caractérisant le scooter comme un simple moyen de transport, exprimant des enjeux plus fonctionnels quand les amis approuvent plutôt des réponses en lien avec des usages sociaux (les sorties) dans une optique d'intégration. Ces résultats vont dans le sens de notre hypothèse H2b.

Il apparaît également que les réponses *bien vues par les amis* correspondent à ce qui est *mal vu par les parents* et que ce qui *bien vu par les parents* soit *mal vu par les amis*. Cet antagonisme valide à notre sens notre hypothèse H3a. On retrouve toutefois sur ce point des résultats atypiques pour les thématiques « succès filles » et « intégration 1 » selon la tendance observée lors du questionnaire 3. Nous maintenons ainsi les interprétations qui en ont été faite alors.

Nous observons également des résultats analogues à ceux du questionnaire 3 pour l'hypothèse H3b, dans la dimension « transgression ». Nous remarquerons que les scores obtenus en condition « parents » sont plus extrêmes que ceux obtenus en condition « amis », et plus homogènes. Cela nous laisse penser que les jeunes identifient plus nettement et plus unanimement ce qu'approuvent ou désapprouvent les parents plutôt que ce qu'approuvent ou que désapprouvent les amis. Les normes attribuées aux parents seraient ainsi plus injonctives quand celles attribuées aux amis seraient plus descriptives. Concernant cette dimension « transgression/respect de la règle », cela nous semble toujours être lié à la nature plus explicite des positions parentales. On peut également parler de différences d'appréhension par les jeunes entre des normes sociales et des normes légales. Nous évoquerons ce point lors de la discussion générale. Cette tendance n'apparaît pas clairement concernant la dimension « intégration » puisque sur certaines thématiques les scores les plus extrêmes sont réservés à la condition « amis ».

Nous postulions, dans le cadre de notre hypothèse H4 que sous l'effet d'une certaine distanciation du sujets par la consigne, les normes seraient perçues comme moins injonctives et que cela pousserait les sujets à s'éloigner du modèle parental. En effet, dans le cadre du questionnaire 3, nous avons observé que les jeunes, lorsqu'on leur demande de projeter un

jugement de leur parents ou de leurs amis sur eux, répondent selon un modèle proche de celui qui est perçu comme bien vu par leur parents. Cela semble être toujours le cas pour le questionnaire 4 ce qui confirme ce que les analyses de régression et le modèle d'équations structurelles du questionnaire 3 avaient laissé entrevoir. Ici l'observation des moyennes par thématiques laisse entendre que notre hypothèse est invalidée mais n'ayant pas pu pousser les analyses aussi loin que pour les précédentes passations, nous ne sommes pas ici en état de l'affirmer.

Synthèse des résultats du test des choix alternatifs

Questionnaire 1 :

Les résultats du premier questionnaire indiquent que les réponses des sujets en condition standard marquent une nette inclinaison vers le modèle A, c'est à dire pour des réponses transgressives. Il apparaît que les jeunes ont choisi, dans des proportions plus ou moins larges selon les thématiques, les items relatifs à la transgression et à la prise de risques

Nous pouvons également constater pour ce premier questionnaire que le modèle des amis est un bon prédicteur des réponses en condition standard. Cette influence n'est pas constatée chez les parents, ce modèle n'ayant selon les analyses de régressions que peu de poids sur les réponses standard.

Toutefois, si les analyses de régressions indiquent un impact négligeable du modèle des parents sur les réponses des jeunes en condition standard, les profils moyens par thématiques, nuancent très largement ce manque d'influence. En effet, sur certains points en liens avec la sécurité, comme le port du casque, les participants se rapprochent du modèle parental.

Questionnaire 2 :

Pour cette seconde version du questionnaire, nous avons distingué deux dimensions : Transgression / Respect et Intégration / Exclusion.

Concernant la dimension transgression/respect des règles, on relève qu'une majorité des réponses recueillies en condition standard correspondent à la réponse normative A, c'est à dire à la transgression. Ce résultat est toutefois nettement moins élevé que celui recueillis en condition standard pour le premier questionnaire. Il apparaît à l'observation des scores moyens par thématiques, que certains items du questionnaire nuancent la tendance des jeunes à formuler des réponses liées à la transgression et à la prise de risque.

Concernant les modèles normatifs, toujours au sujet de la dimension « transgression », le score en condition « amis » montre un coefficient de régression significatif et positif influençant le score en condition « standard » ($\beta=0,90$). Le modèle d'équations structurelles confirme cette tendance puisque la condition « amis » est bien la variable qui explique le mieux le score en condition standard ($\beta=0,66$)

Contrairement à ce qui apparaît dans le questionnaire 1, le score en condition « parents » entretient une relation positive avec la condition « standard » ($\beta=0,29$; $p=0,18$). Ceci tend à démontrer que pour cette nouvelle version du questionnaire des choix alternatifs, le modèle parental a plus de poids qu'on ne le constatait précédemment.

Les résultats issus de la dimension intégration/exclusion suivent la même tendance bien que le modèle parental apparaisse moins impactant sur la condition standard.

Questionnaire 3 :

Une nouvelle variable indépendante est introduite en agissant sur les consignes du questionnaire et non sur les items auxquels doivent répondre les participants.

Les résultats montrent que les modèles amis et parents, sont antagonistes dans la mesure où ce qui est bien vu par les amis correspond à ce qui est mal vu par les parents. Réciproquement, ce qui est mal vu par les amis correspond à ce qui est bien vu par les parents. Les deux modèles normatifs apparaissent comme deux pôles contraires entre lesquelles les réponses des jeunes en condition standard fluctuent selon les thèmes abordés.

Concernant l'influence exercée respectivement par les deux modèles (hypothèse H1b), les profils moyens indiquent assez clairement, dans les deux dimensions proposées par notre outil, que les réponses en condition standard sont proches des réponses considérées bien vues par les amis

Toutefois à la différence de ce que nous avons observé dans les questionnaires 1 et 2, on note que parmi les variables introduites dans le modèle, seule la condition « parents/bien vu » semble avoir une influence significative sur la condition standard ($\beta=0.85$). Le modèle d'équations structurelles confirme ces résultats indiquant que la condition « parents / bien vu » explique significativement les scores en condition standard

Les autres conditions et notamment la condition « amis/bien vu », n'ont qu'une influence minime sur la condition « standard ». Il apparaît pour la première fois que dans la perspective d'une négociation normative entre deux modèles de référence c'est le modèle des parents qui a le plus d'influence sur les scootéristes. S'il apparaît pourtant que les jeunes répondent de façon plus transgressive et rejoignent en cela le modèle des pairs, c'est bien celui des parents qui leur indique le rythme et le plan thématique de ces transgressions. Les adolescents s'appuieront sur ce qu'ils pensent acceptable ou non aux yeux de leurs parents pour rejoindre, plus ou moins, la norme transgressive, attribuée aux amis, selon les thématiques.

Il semble bien y avoir un effet de la consigne puisqu'avec l'introduction de l'évaluation « bien vu/mal vu » Les jeunes ont plus de facilités à identifier ce qui est bien ou mal vu par leurs parents plutôt que ce qui est bien ou mal vu par leur amis.

Questionnaire 4 :

Pour cette dernière passations, nous avons à nouveau fait varier la consigne afin de dés-impliquer les participants (« répondez comme un jeune qui serait bien/mal vu »).

Contrairement aux autres passations, le questionnaire 4 est marqué par des réponses plus proches du respect de la règle que de la transgression. Face à ces résultats nous ne pouvons pas exclure un éventuel biais de désirabilité lié à un changement non maîtrisable du contexte de passation.

Les réponses standard apparaissent cette fois ci plus proches des conditions « mal vu par les amis » et « bien vu par les parents », ce qui laisser envisager une représentation plus normative s'articulant autour du respect des règles.

Les analyses de régression se sont ici avérées infructueuses, montrant que l'ensemble des variables prédictives ne permet pas d'expliquer les scores observés en condition « standard ». Il en est de même pour la production de modèles d'équations structurelles puisqu'elles montrent des résultats incohérents ou indicateurs d'une certaine multi colinéarité.

D'un point de vue descriptif, les réponses approuvées par les parents vont toujours dans le sens du respect et celles approuvées par les amis, dans le sens de la transgression, mais il semble que le rapport d'influence entre les modèles normatifs se soit retourné. Les jeunes se sont rapprochés du modèle parental et affichent une inclinaison sur certains points jugés importants pour les amis.

Notre hypothèse H4 postulant que sous l'effet d'une certaine distanciation des sujets par la consigne, les normes seraient perçues comme moins injonctives et que cela pousserait les sujets à s'éloigner du modèle parental apparaît invalidée du point de vue descriptif.

7.5. Les petites histoires

Dans cette partie, nous présenterons une description et une interprétation des résultats que nous avons recueillis lors des passations de l’outil des petites histoires à compléter. Nous présenterons pour chaque scénarii les regroupements thématiques que nous avons réalisés au moyen d’une analyse thématique du contenu. Pour chaque scénario, nous avons constitué une catégorie intitulée « *Nul* » regroupant les réponses inexploitable (dessins par exemples) ou les absences de réponses. Nous ne présenterons pas les histoires dans l’ordre dans leurs passations par les sujets, celles ci ayant été randomisées, mais plutôt suivant le déroulement thématique présenté plus haut dans la présentation de cet outil (6.5.1, p. 115).

7.5.1. Usage du Scooter

Le premier point que nous traiterons concernant les résultats de notre outil concerne les usages et pratiques des jeunes cyclomotoristes. La phrase à compléter était : « *Quand Alex prend son scooter c’est souvent pour...* ». Nous espérons en savoir plus sur les pratiques des jeunes mais également sur ce qui motive chez eux l’utilisation du deux-roues.

Le scooter pour... - H12. Usage scooter.

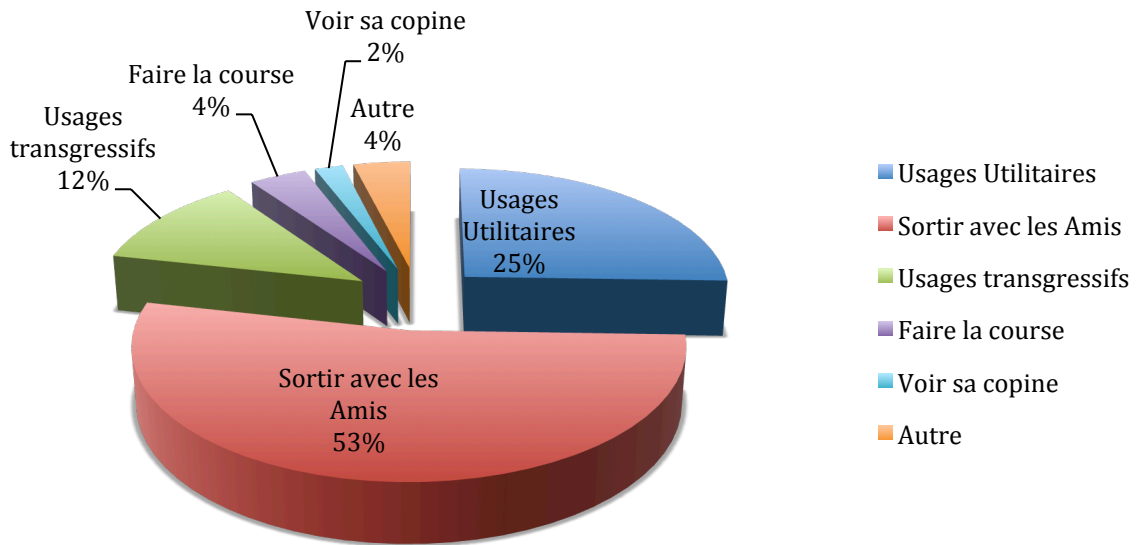


Figure 40: Analyse thématique du contenu Histoire 12 - Usages du scooter

Parmi les productions de nos sujets, on distingue très nettement que les sorties entre amis se dégagent comme la catégorie thématique de réponse la plus fréquemment citée. Nous avons répertoriées dans cette catégorie des réponses telles que « *pour aller voir ses amis* », « *allez trainer en ville avec ses potes* »⁹, « *allez voir un potes* ». Nous remarquons que ce type de réponses, qui représentent tout de même 53% de l'ensemble des données à cet item ne décrit les sorties entre amis que sous des termes génériques et sommes toutes assez vagues. Il est question de voir ses amis et très souvent de « *trainer* » mais aucune activité précise n'est

⁹ Les exemples que nous livrons sont retransmis tels que les sujets les ont formulés

décrite. Il n'est par exemple que très rarement fait mention d'activités de groupe précises comme « *allez au cinéma* » ou « *allez boire un verre* » par exemple.

La seconde catégorie de réponses en termes de fréquence concerne les usages que nous appellerons utiles ou utilitaires du cyclomoteur. Ces usages tels que « *aller au lycée* », « *allez en stage* » ou « *éviter à ses parents de l'emmener en cours le matin* » représentent 25% des réponses. Ce chiffre nous surprend quelque peu car d'après les résultats de Gaymard, Bessin, Bordarie, (2012) les usages utilitaires, notamment pour se rendre dans son établissement scolaire, sont fréquemment invoqués par les adolescents au moment de convaincre les parents de pourvoir à leur désir d'acquisition d'un deux-roues. Ceci confirme toutefois que la conduite d'un cyclomoteur chez les adolescents est autant affaire de transport que de mode de vie et surtout d'appartenance à un groupe social. Si « *les représentations sont déterminées par les normes et par l'ensemble des conduites, passées ou actuelles des acteurs sociaux* » (Abric, 1994a.p.238), il semble alors que la représentation du cyclomoteur chez les adolescents dépasse celle d'un véhicule permettant d'aller d'un endroit à un autre. Elle est d'avantage empreinte d'une dimension identitaire et de la volonté de s'émanciper du giron parental pour passer plus de temps avec ses pairs ou ses amis. Avoir un scooter est alors avant tout pour les jeunes un moyen de voir ses amis et par là même de s'intégrer dans un groupe. S'il n'est pas forcément un moyen de se faire des amis car on peut penser que ces derniers sont plutôt rencontrés par d'autres instances de socialisation comme l'école, il serait un moyen de faire vivre ces relations, de les entretenir par des activités de loisirs ou par le simple fait de se voir librement, hors des cadres formels ou plus strictes que sont par exemple le lycée ou le domicile familial.

Les autres catégories de réponses que nous avons pu former semblent aller dans ce sens puisqu'il s'agit toujours d'évocations d'usages ludiques. Au premier rang de ceux-ci apparaissent les réponses que nous avons regroupées sous la catégorie « *Usages transgressifs* ». Nous avons regroupées dans cette thématique qui représente 12% des réponses des productions relativement génériques comme « *pour faire l'idiot* », « *faire son ouf* ». Il existe cependant des réponses plus précises comme par exemple « *pour rouler vite sur les routes* » ou « *pour aller fumer avec ses potes* ». Nous avons comptabilisé des réponses telles que « *pour faire la course avec ses potes* » ou « *faire des pointes de vitesse avec ses copains* » dans la catégorie thématique « *Faire la course* » (4% des réponses) pensant qu'elles témoignaient d'un intérêt particulier chez les jeunes pour la vitesse et la compétitions avec les pairs. Il nous semble cependant, a posteriori, que ces réponses sont dans la lignée thématique des catégories « *Usages Transgressif* » et « *Sortir avec les amis* ».

Tous ces éléments confirment à notre sens la dimension sociale de la conduite de deux-roues chez les adolescents. En effet, si le scooter est le moyen de voir ses amis et de s'intégrer à un groupe, il semble que pour arborer une image positive aux yeux des pairs il faille se montrer transgressif. Notons tout de même que 2% des réponses concernent la vie sentimentale des jeunes. Nous avons regroupées des réponses telles que « *pour aller voir sa copine* » dans la catégorie « *voir sa copine* ». Bien que cette thématique ne représente que peu de réponses en termes de volume, elle semble donner du poids à la représentation du cyclomoteur comme un vecteur d'émancipation. De la même façon que ce véhicule permet de s'affranchir de la surveillance des parents ou des institutions scolaires pour voir ses amis et s'adonner à telles ou telles activités, il permet également une intimité affective nouvelle. S'il ne s'agit pas ici de vitesse, ou de transgressions valorisées par le groupe cette question révèle

plutôt un désir de développer, grâce à la liberté induite par la mobilité, une sphère dans laquelle les jeunes ne veulent pas avoir à rendre de comptes à leur parents.

Synthèse

- Les usages du deux-roues déclarés par les jeunes s'articulent très majoritairement autour d'aspects ludiques.
- Il est perçu comme un outil d'émancipation et d'intégration (notamment via des usages transgressifs).
- Les usages utilitaires sont pourtant les arguments les plus souvent présentés aux parents dans l'optique de l'obtention de l'engin.
- La mobilité apportée par le cyclomoteur est la condition d'une liberté nouvelle pour les jeunes qui peuvent alors s'affranchir de la surveillance des parents ou des institutions scolaires.

7.5.2. *Obtention du scooter*

Afin d'en savoir plus sur les moyens d'obtention du cyclomoteur, nous avons demandé à nos sujets de terminer la phrase suivante : « *Alex a réussi à avoir un scooter parce que...* ».

Obtention du scooter - H14. Obtention du scooter.

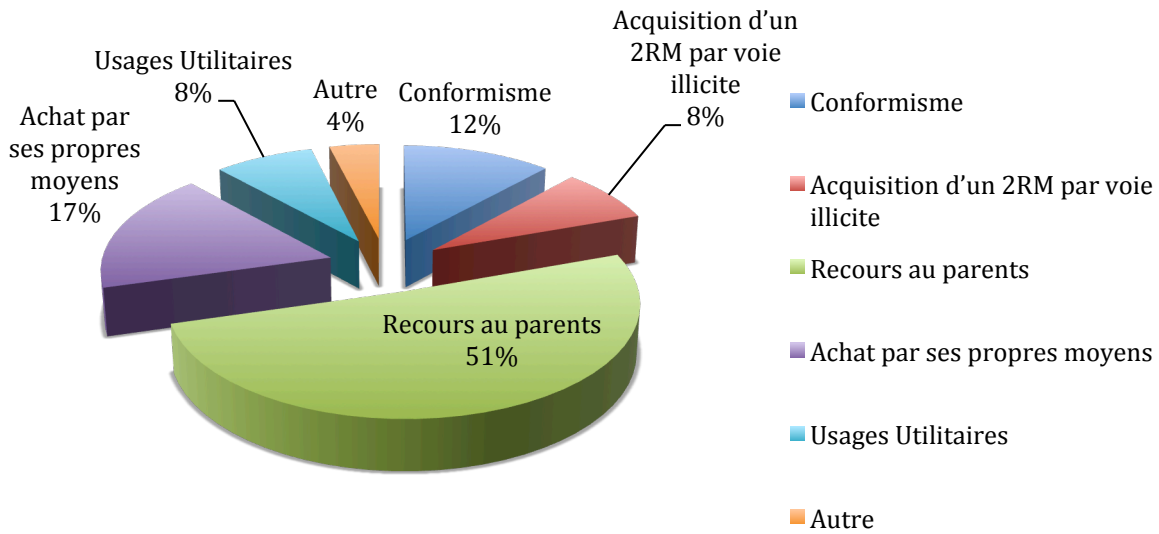


Figure 41: Analyse thématique du contenu Histoire 14 - Obtention du scooter

Les réponses les plus fréquentes (51% des réponses) que nous avons recueillies font, comme nous le présupposions, références aux parents. Ces derniers sont perçus comme une autorité qu'il faut convaincre. Des réponses comme « *il a su trouver les arguments pour convaincre ses parents* », « *il a bien vendu ses arguments à ses parents* », « *il a harcelés ses parents* » ou encore « *ses parents sont assez intelligents pour se rendre compte qu'il est assez mature et responsable pour en avoir un* » montrent que pour les jeunes, les parents demeurent les ultimes décisionnaires et que leur approbation, comme leur moyens économiques sont les conditions *sine qua non* à l'acquisition et la conduite d'un deux-roues. Cette approbation parentale semble soumise à contreparties. Il fréquemment question lors des productions de nos sujets preuves qu'ils doivent apportées à leur parents de sérieux (i. e : « *il a prouvé à ses*

parents qu'il était sérieux»). Ces démonstrations de fiabilité semblent surtout se faire à travers des résultats scolaires satisfaisants. Ainsi, nous avons recueillies de nombreuses réponses telles que « *parce qu'il a eu de bonnes notes* » ou « *parce qu'il a eu son brevet* ». Les bons résultats scolaires semble être perçus par les jeunes et, on peut le penser, par les parents comme de bons résultats à un travail dont les récompenses, ici l'achat d'un scooter, seraient le salaire ou les primes. Nous notons toutefois que ces réponses semblent plus fréquentes chez les élèves de lycées généraux. Il est probable que ces derniers et peut être leurs parents accordent plus d'importance à la réussite scolaire que les élèves que nous avons pu rencontrés dans les lycées techniques. Il pourrait être intéressant, à l'avenir, de mener des études comparatives qui prendraient en compte les différents niveaux scolaires ou les origines socio-culturelles des participants.

La seconde catégorie de réponses en termes de fréquence (17% des réponses) regroupe les réponses évoquant un achat par ses propres moyens du cyclomoteur. Nous y retrouvons ainsi des réponses telles que « *il a travaillé* » ou « *il a économisé* » qui évoque des situations dans lesquelles les jeunes travaillent, souvent pendant leurs vacances ou pendant leur apprentissage et peuvent ainsi pourvoir à leur désir d'achat d'un scooter par leurs propres moyens. Là encore il nous semble qu'une étude comparative prenant en compte les origines de nos sujets serait pertinente, car il nous semble que ces réponses sont plus fréquentes chez les apprentis.

Les deux catégories thématiques de réponses que nous venons de décrire illustrent des moyens d'acquérir un scooter, que ce soit par le biais de parents ou par le fruit de son travail ou de ses économies. Une autre catégorie de réponses évoque des moyens d'acquisition du deux-roues. Il s'agit de la catégorie *Acquisition d'un 2RM par voies illicites*. Cette catégorie,

moins marginale qu'on ne pourrait le penser a priori, représente 8% des réponses à ce scénario et on y trouve des productions comme « parce qu'il l'a volé » ou « *parce qu'il a dealé* ». Il est bien sûr difficile voire impossible de connaître la part des scooters en circulation qui sont volés ou achetés avec de l'argent sale mais il nous semble que ces réponses ne témoignent pas réellement de pratiques personnelles ou de pratiques constatées par les jeunes dans leur entourage. Nous ne pouvons que supposer qu'il s'agisse là de réponses liées à une représentation transgressive de la conduite de deux-roues chez les jeunes.

Quoi qu'il en soit, si nous mettons de côté cette dernière catégorie de réponses, il nous apparaît que les moyens mis en œuvre pour acquérir un scooter ou la façon de l'acquérir auront un impact sur les pratiques des adolescents scootéristes. En effet, on peut penser qu'un jeune n'aura pas le même rapport à son deux-roues s'il l'a payé lui-même ou s'il s'agit d'un cadeau de ses parents. Un jeune qui achète un scooter par ses propres moyens se sentira très probablement moins entravé par ses parents au sujets de son utilisation. Puisqu'il l'a acheté lui-même, on peut penser qu'il se l'appropriera d'autant mieux et qu'il sera plus enclin à le modifier et à en faire ce que bon lui semble. Un jeune qui dépendrait de ses parents pour l'acquisition d'un scooter ainsi que pour son entretien n'aura pas les mêmes perspectives d'émancipation. Il devra rester soumis aux mêmes codes et règles, respecter les contreparties qui lui ont permis de négocier favorablement l'obtention d'un scooter auprès de ses parents.

Outre ces réponses nous informant sur les moyens d'acquisition du cyclomoteur, nous avons recueillies des réponses évoquant plutôt les raisons pour lesquelles notre personnage (Alex) avait réussi à avoir un scooter. Nous avons classé des réponses telles que « *parce que ses parents ne pouvaient pas l'emmener au lycée* » ou « *parce que il devait aller en stage* » dans la catégorie thématique *Usages utilitaires* qui représente 8% des réponses. Il s'agit en

général de situations ou de contextes qui ont servi d'arguments ou de leviers à l'obtention du scooter par le biais des parents. Le levier le plus fort semble cependant être le *conformisme*. Nous avons en effet regroupé dans cette catégorie des réponses telles que « *parce que ses amis en ont un* » ou « *parce que tous ses copains en avaient* ». Si le désir d'acquérir un scooter chez les adolescents puisse naître d'un certain conformisme, d'une aspiration à être comme les autres, il semble ici que les jeunes fassent le pari que leurs parents seront sensibles aux aussi à cette forme d'influence majoritaire. Comme si les parents ne pouvaient pas se retrouver à la marge des autres parents qui eux ont visiblement accédé aux revendications de leurs enfants. Si ces réponses ne nous en disent pas vraiment plus sur un conformisme avéré des parents à ce sujet, elles confirment très probablement l'importance de l'influence du groupe chez les adolescents, ces derniers projetant cette pression au conformisme chez leurs parents.

Synthèse

- Les parents sont perçus comme une autorité qu'il faut convaincre.
- Leur approbation, comme leur moyens économiques sont les conditions *sine qua non* à l'acquisition et la conduite d'un deux-roues.
- L'approbation parentale est soumise à contreparties, notamment en termes de résultats scolaires.
- Une part non négligeable des réponses (17%) fait état d'un achat du deux-roues par les jeunes par leur propres moyens (i.e. travail, économies...).
- Les moyens mis en œuvre pour acquérir un scooter ou la façon de l'acquérir auront un impact sur les pratiques des adolescents scootéristes.

7.5.3. Image du scooter

La question de l'apparence du cyclomoteur et de l'image qu'il renvoie aux pairs nous paraît importante si l'on considère le deux-roues comme un vecteur d'intégration sociale. Afin de traiter ces questions nous avons proposé à nos participants deux cas de figure.

La première situation traite d'un jeune ayant un scooter disgracieux ou passé de mode : « Kevin a un scooter moche, ses amis... ». Il s'agit alors pour nos participants d'évoquer la réaction des amis du jeune en question.

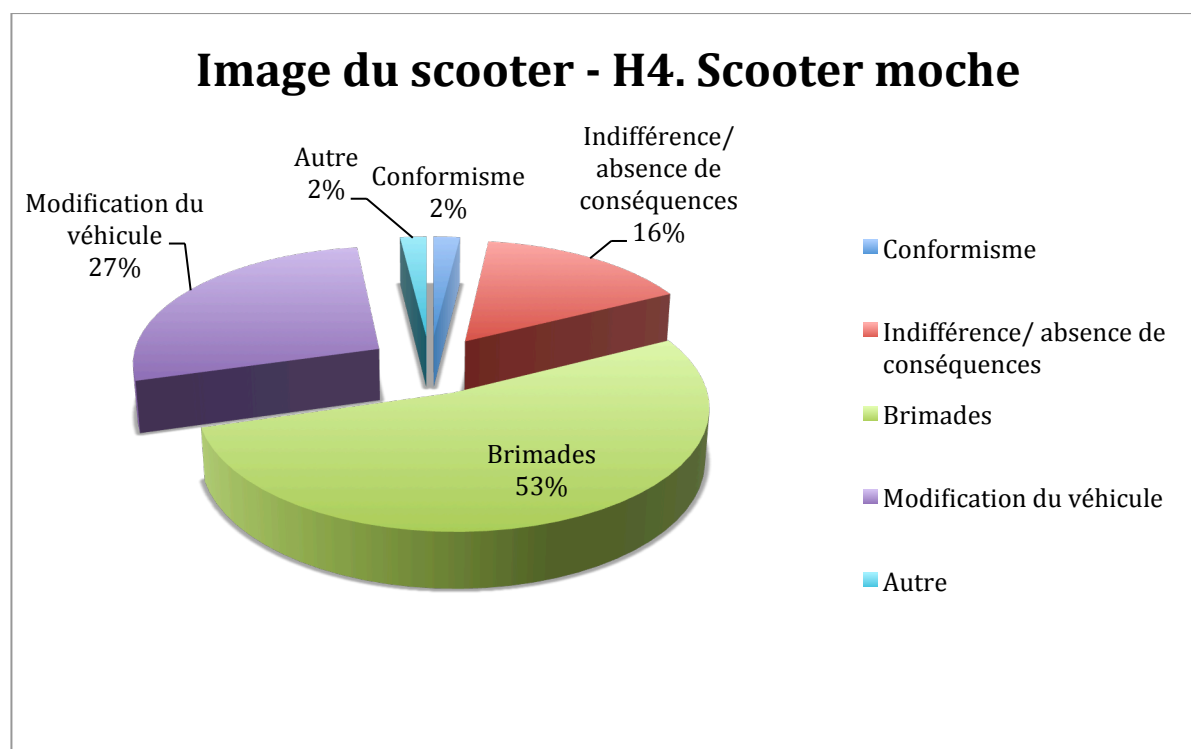


Figure 42 : Analyse thématique du contenu Histoire 4 - Scooter disgracieux

Nous constatons que 53% des réponses recueillies, soit une nette majorité, concernent des brimades ou des moqueries de la part des pairs. On retrouve dans cette catégorie des

productions telles que « *ses amis se moquent de lui* », « *ses amis le chambrent* », « *ses amis le prennent pour un boloss* » ou « *ses amis ont honte de trainer avec lui* ». Le deux-roues semble ici perçu comme un prolongement de soi, du moins en termes d'image. Un peu comme le style vestimentaire, l'apparence du cyclomoteur ou son type en dit beaucoup sur son possesseur. Il doit être en accord avec le groupe et ses codes, avec ses valeurs en termes de style, de couleur ou d'aspects plus ou moins sportif. Les vêtements d'un jeune peuvent lui permettre de s'identifier à une tribu ou un groupe, souvent en lien avec une passion partagée par des amis (i. e : un style de musique ou un sport). Il en est de même pour un véhicule, ces derniers sont personnalisables par des autocollants, des peintures et autres accessoires. On trouve notamment sur les réseaux sociaux ou sur des sites spécialisés ¹⁰ de nombreux exemples de jeunes qui font du *tunning*, c'est à dire qui personnalisent leur véhicule grâce à des pièces décoratives ou qui ajoutent des motifs comme des flammes ou des cranes par exemple. Si l'on attribue une dimension identitaire à la conduite de scooter, il n'est alors pas surprenant que l'image de ce dernier soit primordiale et qu'il soit de fait gênant que son apparence soit en inadéquation avec les valeurs d'un groupe auquel on souhaite s'intégrer.

Seconde catégorie de réponses en termes de fréquence, *la modification du véhicule* représente 27% des réponses. Il s'agit là de réponses telles que « il le repeint », ou « il change les poignets, les rétros et le pot » qui sont des propositions de solutions apportées à ce qui semble toujours perçu comme un problème. Il semble ainsi dans la lignée de la catégorie de réponses précédente, qu'il ne soit pas tolérable d'avoir un scooter perçu comme disgracieux. Ainsi les catégories thématiques *Brimades* et *modifications du véhicule*, qui représentent à

¹⁰ <http://www.scooter-system.fr>

elles deux 80% des réponses sont un peu le diagnostic et le traitement d'un même problème. Un véhicule disgracieux constitue une entrave inacceptable à l'assentiment des pairs et à l'intégration.

Nous avons relevé des réponses comme « *ses amis en ont un moche aussi* » qui laissent entendre toutefois que selon les codes et valeurs en vigueur dans un groupe, ces aspects esthétiques peuvent avoir une moindre importance. Il ne s'agit que de 2% des réponses mais cet exemple illustre bien l'importance du regard des amis, puisqu'il ne semble possible de conduire un cyclomoteur disgracieux que si les pairs en font de même.

Si une très nette majorité des participants semble considérer l'esthétique du deux-roues comme importante, nous avons toutefois relevé que 16% d'entre eux relataient une certaine indifférence des pairs sur ce point. Des réponses telles que « *ses amis s'en fichent complètement* » ou « *ses amis n'en ont rien à faire du moment qu'il roule* » témoignent d'une représentation moins identitaire deux-roues. On peut penser que pour ces jeunes, le scooter n'est pas vraiment un enjeu d'intégration et que celle-ci se joue sur d'autres pratiques et d'autres valeurs de groupe. Le scooter est alors perçu plutôt comme un moyen de locomotion, un outil.

La seconde situation relative à l'image du cyclomoteur évoque un jeune ayant un scooter peu virilisant. Il s'agissait de compléter la phrase suivante : « *Tom a un scooter qui fait fille, il a l'intention de...* ». Rappelons que nos participants sont tous des garçons d'un âge moyen de 15,6 ans (écart type : 0,93).

Image du scooter - H9. Scooter peu virilissant.

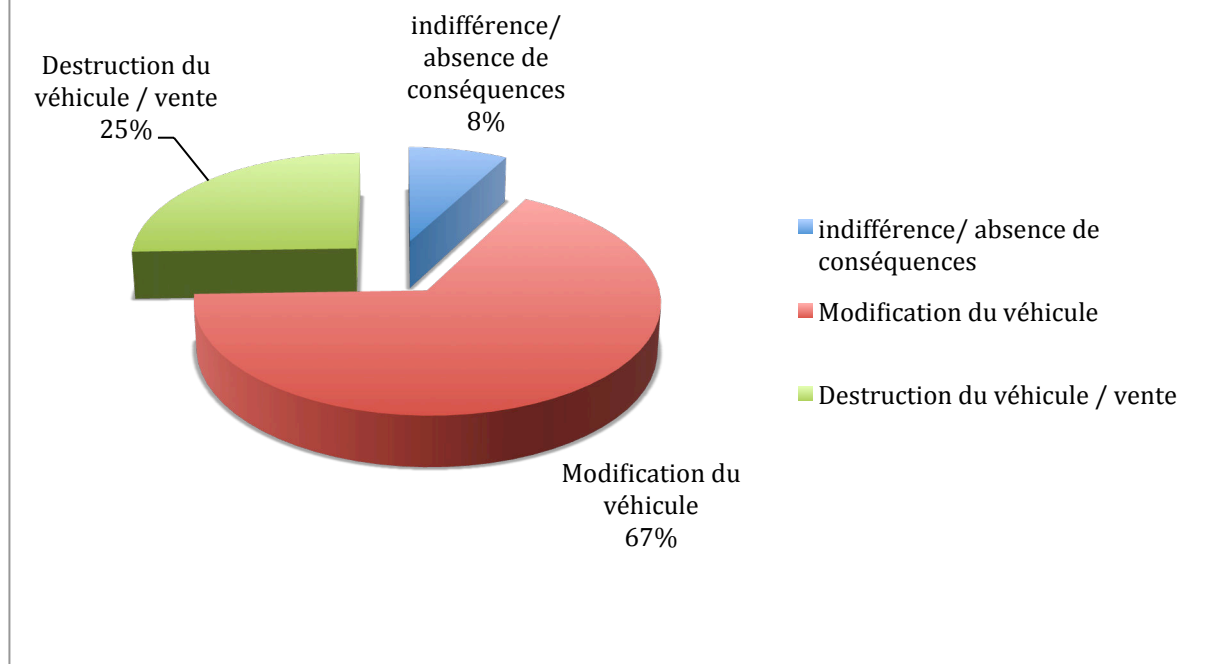


Figure 43: Analyse thématique du contenu Histoire 9 - Scooter peu virilissant

Comme pour l’histoire numéro 4 qui évoquait un scooter disgracieux, il semble ici qu’il ne soit pas tolérable pour une très nette majorité de l’échantillon de conduire un scooter qui aurait une apparence en inadéquation avec l’image que l’on souhaite proposer de soi. Ainsi 67% des réponses évoquent une modification du scooter à travers des productions comme « il a l’intention de le repeindre » ou « *il fait du tuning dessus* ». Ces réponses sont dans la droite ligne de celles que nous avons traitées pour le scénario précédent. Il s’agit de solutions pour remédier à une situation qu’on ne peut laisser en l’état.

On remarque toutefois pour ce scénario que s’il était gênant d’avoir un scooter disgracieux, avoir un « scooter qui fait fille » est jugé comme encore moins acceptable. Ainsi

25% des sujets évoquent la revente ou même la destruction du véhicule à travers des réponses comme « *il le revend direct* », « *il s'en débarrasse* » ou « *il le détruit* ». Ces réponses, plus radicales, sont probablement dues à des enjeux identitaires. A cet âge, pour des garçons, les questions de la virilité et de l'affirmation de celle-ci sont primordiales et arborer une image ou des apparences qui irait à l'encontre de ces valeurs est inenvisageable. On peut penser que les valeurs de transgression ou de compétition qui semble importantes pour les adolescents scootéristes font partie d'une représentation de la virilité qui serait de fait incompatible avec un véhicule aux allures plus féminines.

On remarque par ailleurs que seuls 8% des sujets ont évoqué une indifférence du jeune concerné par le scénario (i.e. « *il décide de ne rien faire* »). Dans le cas d'un scooter disgracieux, l'absence de réaction ou l'indifférence représentaient 16% des réponses, ce qui nous laisse penser que dans le cas présent, l'affirmation d'une certaine virilité constitue une valeur importante et moins négociable pour les jeunes.

Synthèse

- Le deux-roues semble ici perçu comme un prolongement de soi en terme d'image.
- L'apparence du cyclomoteur ou son type en dit beaucoup sur son possesseur. Elle doit être en accord avec le groupe et ses codes.
- Parmi ces codes, nous notons que le scooter doit avant tout s'inscrire dans une certaine image de la virilité chez les adolescents.

7.5.4. Modification du scooter

Les modifications du scooter, et en particulier les modifications techniques visant à améliorer les performances de celui-ci en termes de vitesse de pointe, représentent un sujet majeur chez les adolescents scootéristes. Bien qu'illégal et représentant un défaut au yeux des assureurs, le débridage semble toujours être une pratique courante. Il existe plusieurs façons de débrider un cyclomoteur, soit par l'optimisation de la configuration d'origine, soit par l'ajout de pièces et d'éléments plus performants. Assailly et Granié (2001) notent par ailleurs qu'il représente un marché porteur pour les constructeurs ou les vendeurs de pièces détachées.

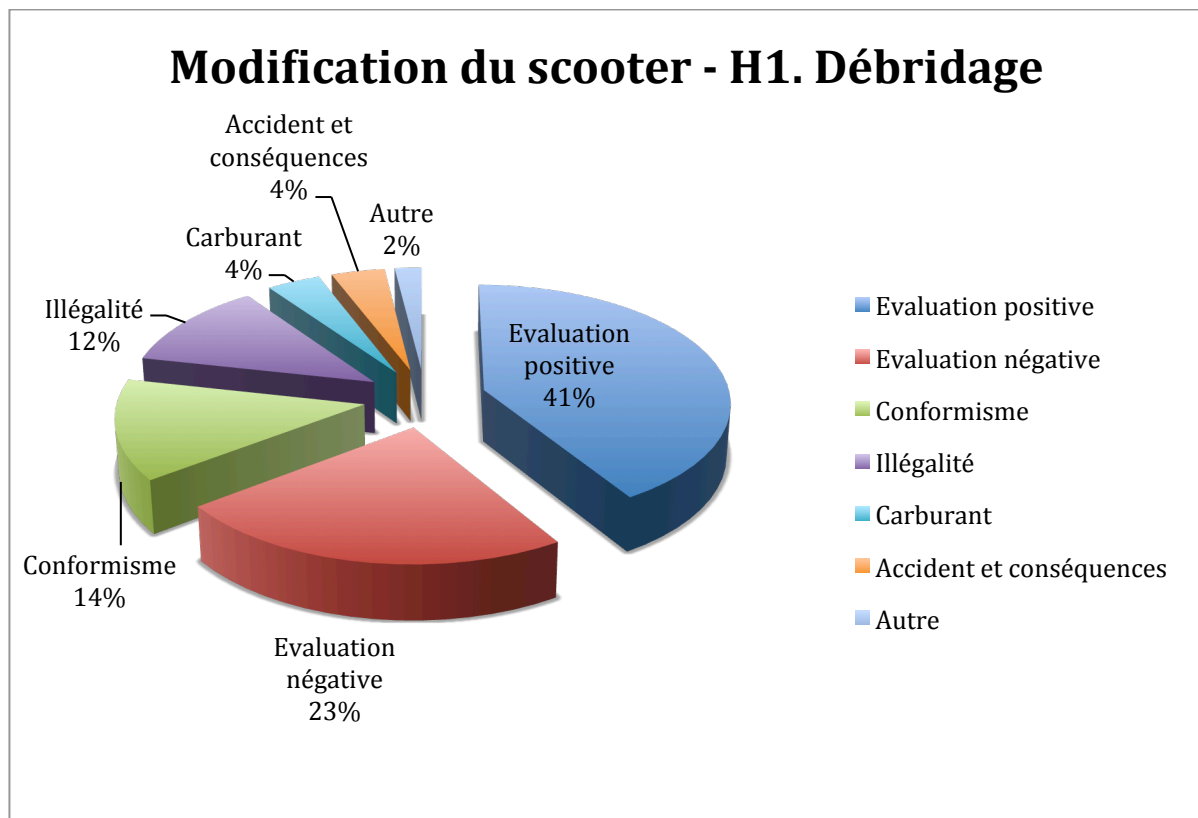


Figure 44: Analyse thématique du contenu Histoire 1 - Débridage

Les sujets auxquels nous avons soumise l’histoire d’un jeune qui change son pot d’échappement et le carburateur de son véhicule ont dans une large proportion (41%) manifesté une évaluation positive du débridage. Nous avons relevés des commentaires tels que « *Il a trop raison, il va pouvoir faire la course* »¹¹, « *grave il va pouvoir gratter ses potes* » ou « *cool il va gagner au moins 40 km/h* ». Le débridage semble ici vu avant tout comme la condition de l’amélioration de la vitesse et de fait comme un moyen d’être compétitif par rapports à ses amis scootéristes. Le plaisir de la vitesse « pour soi » est certes

¹¹ Les exemples que nous livrons sont retransmis tels que les sujets les ont formulés

évoqué à quelques reprises mais les motivations décrites par les jeunes sont très majoritairement liées au groupe et une comparaison avec les performances des autres membres.

Une plus faible part de l'échantillon (23%) émet une évaluation négative de la modification technique. Il est intéressant de noter que ces évaluations négatives ne portent pas sur les risques de se faire sanctionner par les forces de l'ordre, les risques d'accident ou encore le risque de ne plus être couvert par son assureur. Il s'agit plutôt de reproches liés au style ou à l'image que renverraient les auteurs de modifications sur leurs véhicules. Nous relevons ainsi des réponses telles que « *c'est un beauf* », « *quel boloss* », « *c'est idiot d'en arriver à ce point* » ou encore « *c'est idiot de dépenser des milles et des cents pour faire style* ». Il semblerait ainsi qu'une partie de notre échantillon, bien que minoritaire ne partage pas les motivations liées aux performances et à la vitesse et juge ainsi le débridage comme inutile voire nuisible, non pas à la sécurité mais à l'image que l'on renvoie. Il nous semble à la lecture de ce type de réponses que qui est ici reproché au personnage évoqué dans ce scénario est la dimension un peu trop ostentatoire des modifications qu'il est sensé avoir apportées. En effet il est possible de débrider son engin par de façon plus discrète et moins onéreuse. Il est possible alors que d'autres moyens soient plus largement partagés ou mieux évalués.

Nous avons dégagée une catégorie qui regroupe des productions expliquant les motivations ou les raisons pour lesquelles le personnage de la petite histoire débride son scooter. Ces productions ne comportent pas de prise de position ou d'évaluation, il s'agit simplement d'explications causales. Les raisons évoquées par notre échantillon sont de l'ordre du conformisme. Des réponses comme « *il a fait ça pour faire comme ses potes* » par exemple renvoient à ce que nous avons identifié dans de nombreuses réponses de la catégorie

« *Evaluations positives* », c'est à dire des motivations d'ordre sociales, liées au groupe et la place qu'on entend y occuper. La vitesse et donc le débridage, qui en est la condition majeure seraient des moyens d'être bien vu par ses pairs et donc d'être intégré au groupe. Il s'agit là d'une dimension identitaire importante et qui semble avoir bien plus de poids que la simple recherche de sensations à travers la vitesse qui elle, est d'ordre individuel.

On note par ailleurs que l'illégalité de certaines modifications et du débridage du véhicule en général n'est évoquée que dans 12% des réponses, à travers des productions comme « *il va améliorer sa vitesse mais s'il se fait prendre, tampus pour lui* », « *il fait attention, jusqu'au jour où il se fait choper par les flics qui lui demandent de changer de pot et lui filent une amende* ». On peut penser à partir de nos résultats que les jeunes ont connaissance de l'illégalité du débridage mais ils pensent que c'est une transgression qui est vaguement tolérées par les forces de l'ordre. Il ne s'agit pas ici de dire que seuls 12% des sujets ont connaissance de l'illégalité du débridage ou du risque de se faire arrêter pour cette infraction, mais il nous semble plutôt qu'il soit considéré comme une transgression légitime. De la même façon que la vitesse semble être conditionnelle chez les jeunes usagers de la route (Gaymard, 2009) le débridage, si on ne se fait pas prendre ou s'il n'implique des travaux trop lourds sur la machine est considéré comme légitime bien qu'illégal car il sert une valeur clé: la vitesse.

Cette légitimation du débridage par la recherche de vitesse est toutefois tempérée par une contrainte qui est évoquée par 4% des sujets. Cette contrepartie ou cet effet indésirable du débridage est la surconsommation de carburant. En effet, ce point est soulevé par quelques sujets à travers des réponses comme « *mais il consomme plus* ». La consommation d'essence accrue ne semble pas toutefois être un frein ou un contrepoids suffisant pour faire basculer le débridage dans une représentation négative.

Enfin, ce qui nous frappe nettement dans le traitement de ce scénario, c'est que nous avons relevé que seuls 4% des sujets ont évoqués ou décrit une augmentation du risque d'accident ou un danger lié à l'accroissement de la vitesse de pointe de scooter. Des exemples de productions recueillies tels que « *résultats, il est à l'hôpital* » ou « *il se vautre parce qu'il ne sait encore gérer sa nouvelle vitesse* » dénote une certaine conscience du risque chez une minorité de sujets mais l'écrasante majorité de la population n'associe pas le débridage au risque d'accident. Le risque de se voir infliger une amende pour une configuration non conforme du véhicule est lui peu pris en compte même s'il est évoqué trois fois plus fréquemment (12%) que le risque de chute ou d'aggravation des chutes induits par la vitesse (4%). La vitesse que nous évoquons plus haut comme la principale motivation au débridage, est ainsi perçue comme un vecteur d'intégration fort et non comme un facteur de risque ou de danger. Ceci va à l'encontre du discours des adultes ou de ce qui est formalisé dans la formation du BSR et dans le code de la route ; pour les jeunes, la vitesse représente un atout et un but qu'il faut poursuivre et non un danger qu'il conviendrait de réguler ou de limiter.

Synthèse

- Les sujets interrogés, dans une large proportion, évaluent positivement le débridage.
- Il est vu comme la condition d'amélioration de la vitesse, celle-ci étant valorisée par les jeunes.
- L'illégalité du débridage semble méconnue ou peu préoccupante, les jeunes n'associant que peu le débridage au risque d'accidents ou au danger.

7.5.5. Scooter, vitesse et acrobaties

La vitesse, nous l'évoquions plus haut, représente une valeur importante pour les jeunes cyclomotoristes. Pour cette dernière, les adolescents sont prêts à modifier leurs véhicules, à investir dans de nouvelles pièces plus performantes malgré le caractère parfois illicite de ces modifications. Au cours de démarches exploratoires, nous avons remarqué que les questions de la vitesse et des acrobaties étaient fréquemment évoquées par les jeunes. Nous postulons que ces deux points font partie d'un même enjeu. Ces prises de risque ont pour but de démontrer aux pairs une certaine assurance voire une aisance dans le maniement du véhicule.

En ce qui concerne la vitesse, nous avons proposé à nos participants la situation d'un jeune (Tom) se livrant à une compétition entre amis à travers une course en sortant du lycée.

Les sujets devaient compléter la phrase suivante : « Tom fait la course avec ses amis en rentrant du lycée... »

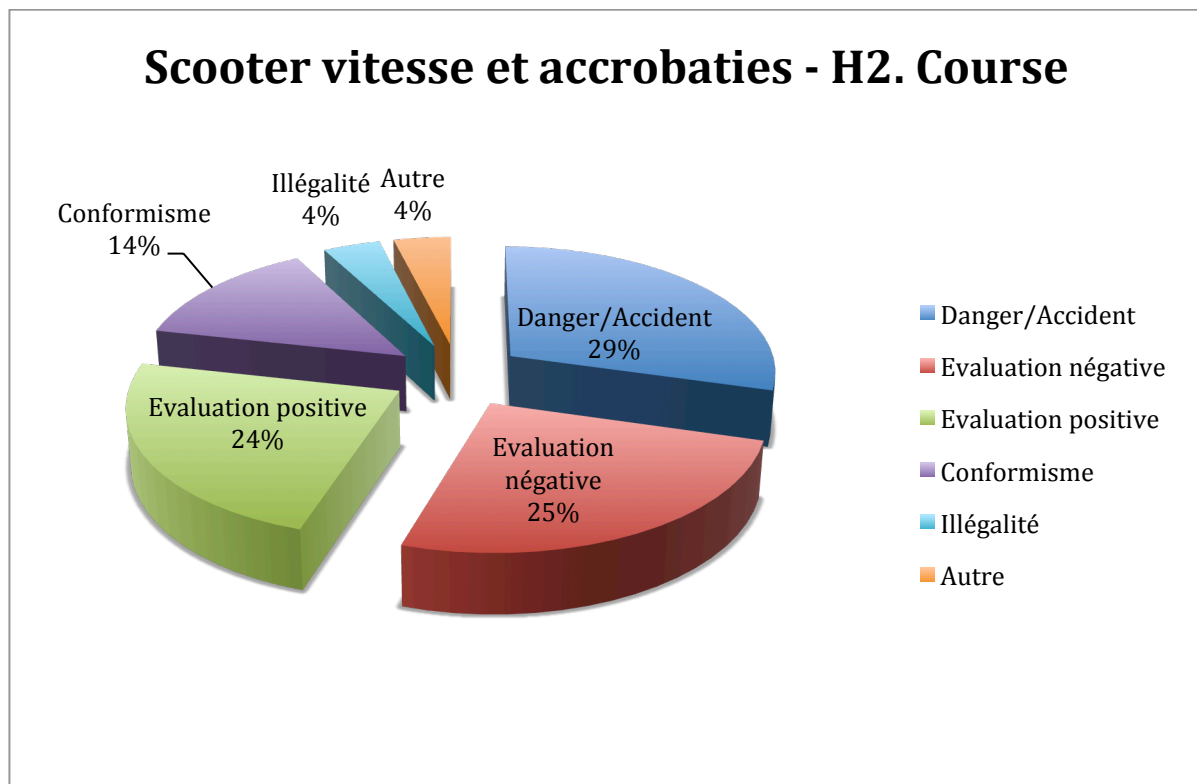


Figure 45: Analyse thématique du contenu Histoire 2 - Course

Parmi les réponses que nous avons relevées, les plus fréquentes (29%) faisaient référence aux risques et aux dangers qu'implique une course de deux-roues sur la voie publique. Nous avons, dans ce cadre, recueilli des réponses comme « *il va se prendre une voiture* », « *ils vont avoir un accident* », « *c'est dangereux* » ou « *Tom et ses amis peuvent causer un accident* ». Au delà d'une connaissance du danger, ces résultats montrent chez une partie considérable de l'échantillon, une certaine conscience des risques encourus par des jeunes roulant vite en plein trafic. Nous notons d'ailleurs que ces derniers évoquent non

seulement les risques de se blesser mais aussi les risques de provoquer un accident. Si le risque d'accident est mentionné, il est rarement fait référence au degré de gravité d'un tel événement. En effet, nous ne comptons que de rares réponses évoquant les conséquences des accidents (i.e. « il finit à l'hôpital »). Nous ne pouvons pas, avec ces données, en savoir plus sur le degré de gravité ou l'évaluation qu'émettent les jeunes quant à la notion d'accident. Ainsi, si les jeunes connaissent les risques inhérents aux courses entre cyclomotoristes, nous ne pouvons pas établir la mesure dans laquelle ils considèrent ces risques comme acceptables.

Nous remarquons également que 25% des réponses concernent une évaluation négative des courses entre amis. Ces réponses telles que « ce sont des beaufs », « *les boloss* » ou « *ça ne sert à rien* » n'évoquent pas les dangers relatifs à la conduite rapide en plein trafic plutôt à un style ou des pratiques peu désirables socialement par les jeunes interrogés. Contrairement à ce que nous avons noté précédemment, pour ces jeunes, la compétition et la vitesse ne sont pas valorisées. On remarque cependant que 24% des réponses, soit une proportion quasi-identique aux évaluations négatives relèvent d'évaluations positives. Ces réponses telles que « il assure » « ils se marrent bien » ou « il les gratte » dénotent au contraire que les courses entre scootéristes, et donc la compétition autour de la vitesse, sont valorisées par les jeunes. Il apparaît ainsi que cette population des adolescents scootéristes n'est pas homogène sur cette question centrale de la vitesse. Si les jeunes accordent de l'importance à des valeurs comme la vitesse, la compétitions et la prise de risques, il apparaît nettement que ceci soit nuancé par ne nombreux aspects. En effet, le cadre de la compétition et notamment le fait qu'elle se déroule sur des heures de grande circulation semble être condamné par les jeunes, les risques associés y étant jugés peu acceptables. Un autre point majeur, cette fois ci d'ordre plus social, semble nuancer l'inclinaison des jeunes pour la prise de risque. En effet, nous avons recueillies

plusieurs réponses qui, comme dans le cas de la modification du véhicule, condamnent un style, jugé trop ostentatoire, peu être trop transgressif concernant ces aspects de la prise de risque. Il nous semble à la lumière de ces éléments que cette tendance confirme que les jeunes négocient avec la norme. Si la vitesse est conditionnelle chez les automobilistes comme l'évoque Gaymard (2009), il en est de même chez les jeunes scootéristes. Ces derniers jugent les règles en la matière conditionnelles, les appliquant ou les transgressant selon le cadre (la circulation) ou le jugement de leurs pairs. On note d'ailleurs que 14% des réponses, que nous regroupées sous l'appellation « conformisme » expliquent le comportement du jeune évoqué dans le scénario par le fait que celui ci veut simplement faire comme ses amis. La prise de risques dépendrait ainsi de la façon dont elle est perçue chez les pairs. Pour certains plus modérés, faire la course est mal vu quand pour d'autres, l'aspect groupal de ces courses est une forme de légitimation voir de prestige.

Cette dimension sociale, visant à rechercher l'assentiment du groupe et la contextualisation du risque forment les contrepoids principaux à la prise de risque puisqu'on ne retrouve l'évocation de l'illégalité des courses sur la voie publique que dans 4% des réponses.

En ce qui concerne les acrobaties, nous évoquons un autre jeune (Luis) qui est à l'aise dans les figures réalisées en scooter. « *Luis est un pro des acrobaties en scooter, il...* »

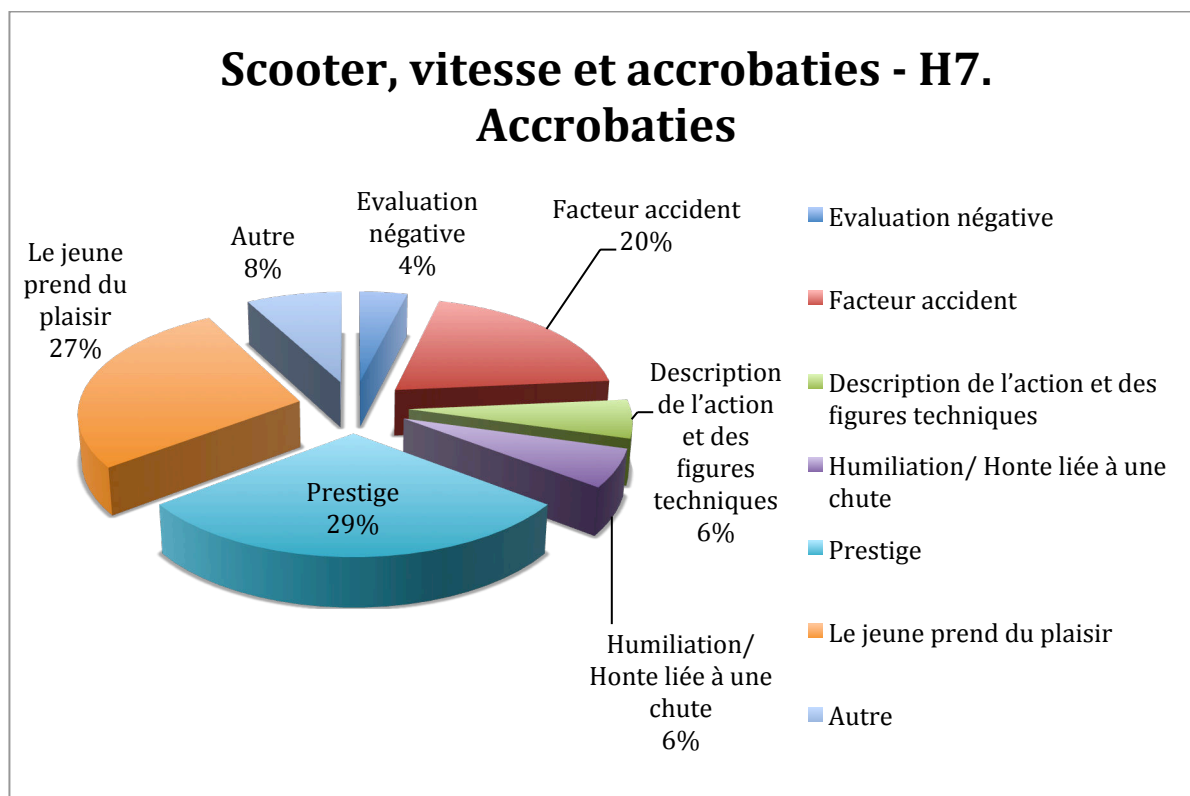


Figure 46: Analyse thématique du contenu Histoire 7 - Acrobaties

La première catégorie de réponses en termes de fréquence concerne les réponses liées au prestige inhérent aux acrobaties. Ces réponses telles que « *il assure* », « *il gère* » ou « *il impressionne ses potes* » indiquent que la prise de risques à travers les acrobaties est valorisée par les jeunes. Ces réponses montrent que les acrobaties en scooter ont avant tout pour but de démontrer aux autres une certaine dextérité et une maîtrise du véhicule. Cette maîtrise valorisée par le groupe est un moyen d'améliorer son image et sa position au sein de celui-ci.

La seconde catégorie de réponse concerne les évocations du plaisir que procure les acrobaties. Des réponses comme « *il se fait plaisir* » ou « *il se fait plaisir avec ses potes sur*

un terrain vague » évoquent le plaisir procuré par la recherche de sensations. Ces pratiques ludiques sont tantôt individuelles, tantôt groupales mais dénotent tout de même une représentation positive de la recherche d'adrénaline à travers les acrobaties.

Par ailleurs, les deux premières catégories que nous venons de présenter représentent une nette majorité des réponses recueillies pour cette petite histoire. Cela dénote, une représentation globalement positive chez les jeunes de la pratique des acrobaties et autres cascades. Il est à ce titre assez surprenant de constater que 6% des réponses sont en fait des descriptions de figures telles que le « stop-it », le « Wheeling », ou le « cow-boy ». Si on retrouve ce genre de pratiques chez les motards, il est tout de même assez improbable de rencontrer des automobilistes essayant de faire des figures avec leur véhicule. Cela laisse penser que les jeunes se représentent le scooter, non seulement comme un moyen de transport et un vecteur d'intégration sociale mais aussi comme un jouet. Les fabricants ne s'y sont d'ailleurs pas trompés et proposent des véhicules comme le *Stunt* (de l'anglais cascade) conçus, soi-disant, pour accomplir plus facilement des figures ou des cascades.

Si les réponses vont majoritairement dans le sens de la prise de risque, on remarque que 20% d'entre elles abordent les risques et les accidents. Des réponses comme « *il prend trop de risques et va il va tomber* », « *il tombe et se retrouve à l'hôpital* » ou encore « *il va se blesser et remboursera des sommes folles pour rembourser les dégâts* » témoignent d'une certaine conscience des risques et de leur potentielle gravité. Ces réponses viennent nuancer une représentation dans l'ensemble positive des acrobaties. Il nous semble *a posteriori* que nous aurions pu mettre en commun ces réponses à celles de la catégorie « *Humiliation suite à une chute* ». Ce dernier regroupement thématique évoque lui aussi un risque de chute mais les conséquences sont ici de nature plus sociale. En effet, les réponses recueillies telles que « *il*

tombe et se tape la honte devant tout le monde » évoquent plutôt le risque d'une disgrâce aux yeux des pairs, la chute étant perçue comme disqualifiante, mettant à jour une absence de maîtrise du véhicule.

Synthèse

- La prise de risque est associée à un certain prestige et à la notion de plaisir.
- Elle a pour but de démontrer aux pairs une certaine assurance voir une aisance dans le maniement du véhicule.
- Le danger, s'il est évoqué, est secondaire.
- La vitesse et la prise de risque relève d'une dimension identitaire importante et qui semble avoir bien plus de poids que la simple recherche de sensations qui elle, est d'ordre individuel.

7.5.6. Scooter, alcool et cannabis

Les thèmes de l'alcool et du cannabis, comptes tenus de la place qu'occupent ces produits parmi les éléments les plus accidentogènes pour cette classe d'âge, nous semblaient inévitables.

Nous traiterons tout d'abord la question du cannabis qui, bien que ne représentant pas les même enjeux accidentologiques que l'alcool, est largement évoquée par les jeunes. Nous avons ainsi proposé à nos participants de compléter l'histoire suivante : « *Benjamin conduit un scooter, il fume des joints mais par contre...* ».

Scooter, alcool et cannabis - H5. Conduite sous Cannabis

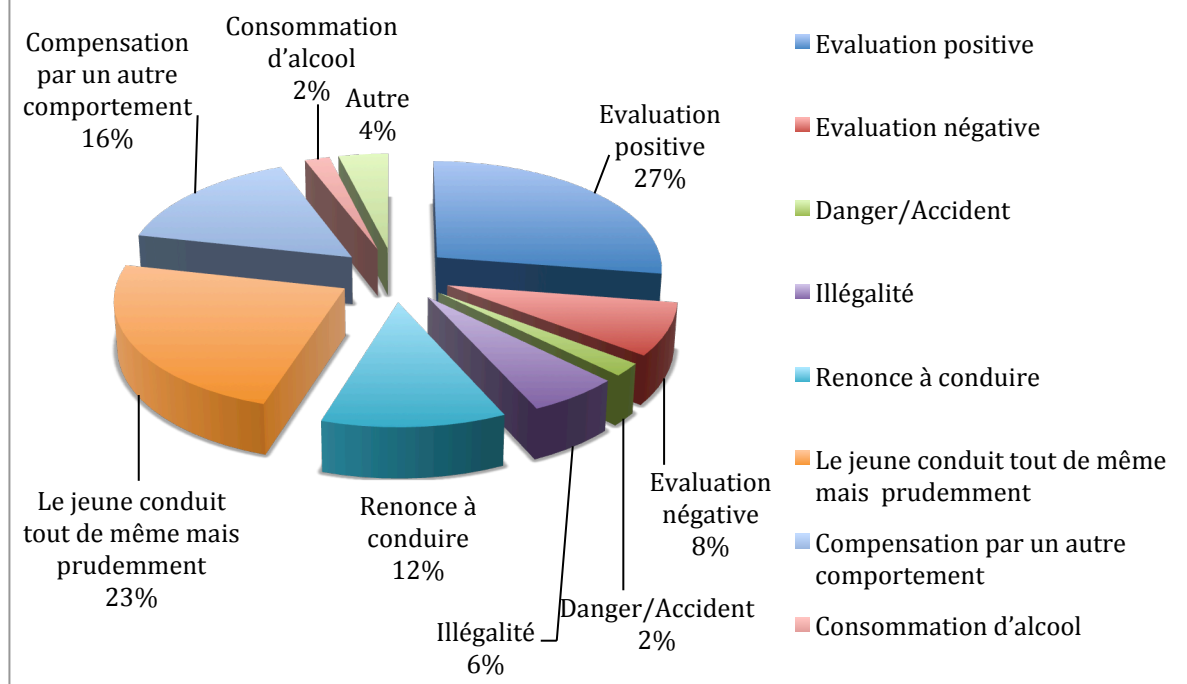


Figure 47: Analyse thématique du contenu Histoire 5 - Conduite sous cannabis

Parmi les résultats que nous présentons pour cette question de la conduite d'un deux-roues sous l'emprise du cannabis, nous remarquons qu'une nette majorité des réponses dénotent un assentiment ou une approbation.

Cette approbation prend plusieurs formes. Tout d'abord, nous relevons 27% d'évaluations positives à travers des réponses telles que « *il a bien raison* » ou « *et alors je vois pas où est le problème* ». Ces réponses indiquent que pour les adolescents, conduire un scooter en ayant fumé du cannabis n'est tout simplement pas un problème en soit. Les jeunes n'y voient aucun mal trouvant même cela assez banal ou normal. Cette banalisation du cannabis chez les

adolescents n'est pas à proprement parlé l'objet de nos travaux mais elle est intéressante dans le sens où elle implique que la consommation de cannabis n'est même pas perçue comme une prise de risque lors de la conduite d'un scooter. L'évocation d'un danger potentiel ou d'un risque d'accident ne concerne d'ailleurs que 2% des réponses ce qui est relativement négligeable.

Si la consommation de cannabis à cyclomoteur n'est pas considérée comme une prise de risques, sa dimension délictuelle ne semble pas non plus vraiment prise en compte par nos participants puisque seuls 6% d'entre eux évoquent son illégalité. Il est cependant difficile de concevoir que les jeunes ignorent cette illégalité ou qu'ils ne considèrent pas la consommation de haschich comme une transgression. Il semble plutôt qu'ils estiment le risque de se faire prendre comme assez faible. Les réponses recueillies dans les deux autres formes d'approbations que nous avons répertoriées vont dans ce sens.

La seconde forme d'approbation en termes de fréquence (23% des réponses) concerne le fait de conduire prudemment dans le cas d'une conduite sous cannabis. Bien qu'il puisse sembler antinomique de « conduire prudemment » tout en ayant consommé un psychotrope, nous avons relevé des réponses telles que « *oui mais il fait attention* » ou « *il rentre prudemment* ».

La troisième et dernière forme d'approbation que nous avons relevée est assez proche de la seconde dans la mesure où elle évoque également des contreparties ou des conditions à la conduite sous cannabis. Nous avons regroupées sous le terme « compensation par un autre comportement » des réponses telles que « *oui mais il ne boit pas* » ou « *ok mais il ne deal pas* ». La conduite sous l'effet du cannabis est ici présentée comme une transgression

légitime, à condition qu'on n'y associe pas d'autres transgressions comme la consommation d'alcool notamment. A ce titre la consommation d'alcool apparaît moins conditionnelle que la consommation de cannabis. Cette dernière étant perçue comme plus acceptable, seuls 12% des sujets évoquent un renoncement à la conduite.

Concernant la question de l'alcool, nous avons proposé l'histoire suivante à nos sujets : « *Thomas conduit un scooter, boit un peu mais par contre...* »

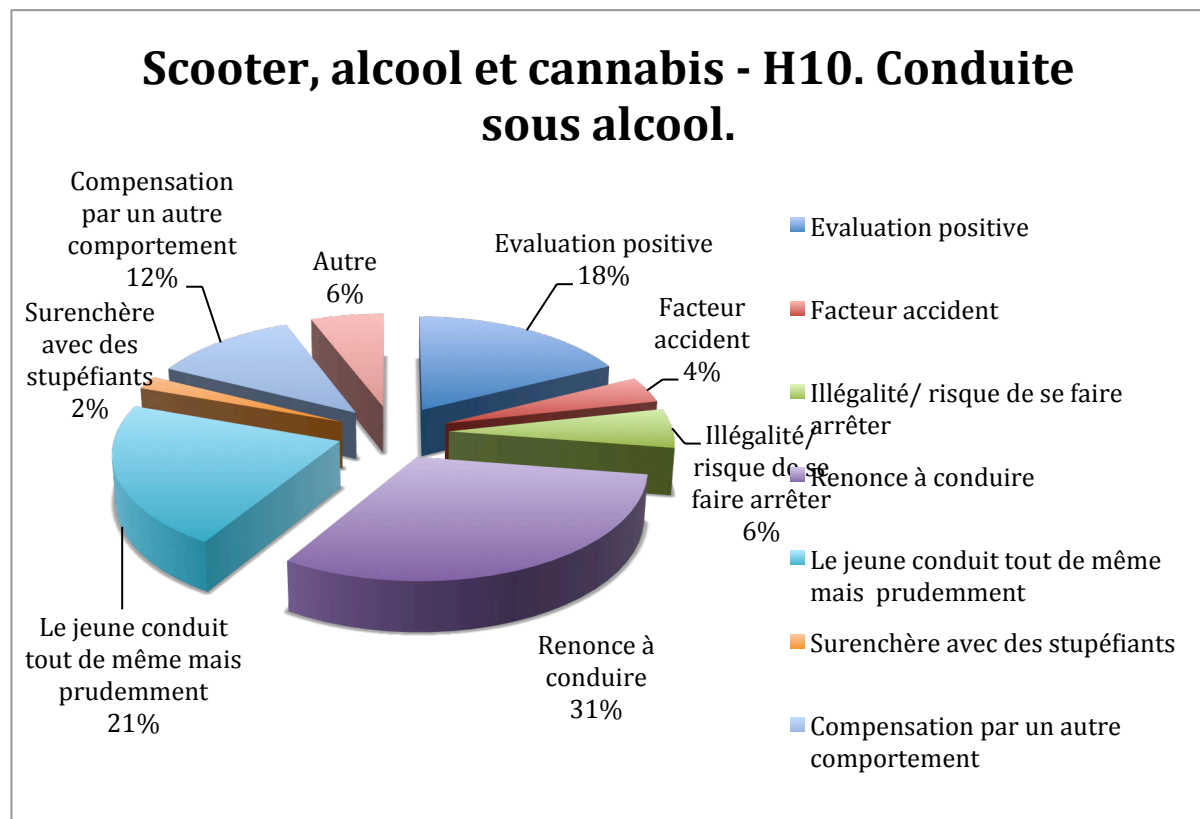


Figure 48: Analyse thématique du contenu H10 - Conduite sous alcool

La conduite d'un scooter sous l'effet de l'alcool présente des résultats proches en termes thématiques de ceux observés sur la question du cannabis mais les fréquences et poids de ces thématiques varient significativement.

Nous remarquons ainsi que 31% des réponses font mention d'un renoncement à la conduite. Nous retrouvons ici des réponses telles que « il dort sur place après ses soirées » ou « il ne conduit pas s'il est saoul ». Ce chiffre est nettement supérieur à celui relevé pour la même thématique de réponses concernant la conduite sous cannabis. Ceci nous confirme que la prise d'alcool à scooter est jugée moins acceptable que la consommation de cannabis. Notons par ailleurs que les jeunes renoncent à conduire et non à boire ou à fumer. On peut dès lors en déduire que si les transgressions dans la conduite de deux-roues sont des rites de passage chez les adolescents, elles sont moins importantes que les consommations d'alcool ou de cannabis qui semblent être plus valorisée par les jeunes.

D'autres réponses vont dans le sens d'une prise de conscience du danger ou des risques. Ainsi 6% des productions de nos sujets évoquent les risques de se faire arrêter par les forces de l'ordre. Ce chiffre nous paraît très peu élevé si on considère la médiatisation des contrôles d'alcoolémie. Il semble là encore que les jeunes estiment les risques de se faire contrôler assez faibles. On note d'ailleurs que la peur du gendarme intervient pour des aspects techniques propres ou typiques du scooter mais pas pour des comportements liés à l'alcool ou le cannabis. Ces effractions techniques seraient typiques des scootéristes tandis que «le cœur de cible » des autorités concernant l'alcool serait plutôt les automobilistes ou les adultes.

Les jeunes manifestent une très faible conscience du danger à travers des réponses évoquant les accidents potentiels. Ces réponses ne reviennent qu'avec une fréquence

étonnamment faible puisqu'elles ne représentent que 4% de l'ensemble. Là encore on peut imaginer que les risques d'accidents sont sous estimés en raison des particularités de la conduite de deux-roues. Gaymard, Bessin et Bordarie (2012) ont fait le constat que les scooteristes s'estimaient comme des usagers particuliers de la route. Ils se décrivaient comme moins responsables que les automobilistes (des adultes). Ceci explique probablement ces résultats: ils s'estiment moins dangereux donc pensent qu'il n'est pas si grave de conduire en état d'ébriété. Les jeunes scooteristes n'estiment peut être pas leur vitesse suffisante ou leur trajets suffisamment longs pour considérer la conduite en état d'ébriété aussi dangereuse en scooter qu'en voiture par exemple.

Si les réponses évoquant les risques liés à la conduite sous alcool sont moins nombreuses que ce à quoi nous nous attendions, elles représentent tout de même une proportion globale de réponses plus importante par rapport à ce que nous avons constaté pour la conduite sous cannabis. En cela la conduite sous l'effet de l'alcool constitue une transgression moins acceptable pour les jeunes. Cependant il semble qu'à l'instar de ce que nous avons observé précédemment, les adolescents scooteristes manifestent une approbation considérable concernant la conduite sous l'effet de l'alcool.

En effet, nous relevons que 18% des réponses mentionnent une évaluation positive avec des productions telles que « ce n'est pas un problème » ou « c'est bon il gère ». Ces réponses, un peu comme celles concernant l'évaluation positive de la conduite sous cannabis, indiquent qu'une partie non-négligeable, des jeunes considère que conduire en état d'ébriété n'est pas si grave et constitue *in fine* une transgression acceptable.

Nous retrouvons également des réponses mettant à jour la conditionnalité de la conduite sous alcool à travers deux catégories de réponses.

La première en termes de fréquence (21% des réponses) concerne la conduite prétendue « prudente », avec des réponses de type « *il fait attention* » ou « *il est prudent* ». Cette antinomie entre la conduite prudente et la consommation d'alcool montre bien que les jeunes n'ont pas bien conscience des risques induits par de telles pratiques bien qu'on ne puisse réellement douter de la connaissance des règles en la matière. En d'autres termes, si les jeunes savent qu'il est formellement interdit de conduire en état d'ébriété, ils estiment les risques trop faibles pour rendre cette règle absolue.

La seconde catégorie évoquant la conditionnalité de la consommation d'alcool en terme de fréquence regroupe 12% des réponses. Il s'agit de réponses telles que « *oui mais il n'a bu que de la bière* » ou « *il rentre par les petites routes* », qui font mention de comportements de compensation. Les jeunes jugent ici acceptable de conduire sous l'effet de l'alcool à condition par exemple de ne pas avoir consommé des alcools forts ou de ne pas emprunter des axes trop fréquentés. Cette conditionnalité de la règle au sujet de l'alcool nous surprend par son ampleur puisqu'elle concerne tout de même un tiers des réponses.

La conduite sous l'effet de l'alcool apparaît toutefois nettement moins conditionnelle que la conduite sous cannabis et semble considérée par les jeunes scootéristes comme une transgression moins acceptable. Ces résultats laissent néanmoins entrevoir l'ampleur de la tâche qu'il reste à effectuer en terme de prévention et d'éducation routière pour parvenir à une prise de conscience plus massive des risques inhérents à l'alcool sur la route.

Synthèse

- La majorité de l'échantillon approuve la conduite sous cannabis; certains n'y voient aucun risque (elle est normale), pour d'autres elle est conditionnelle (« oui mais il roule doucement »).
- Une minorité de sujets émet des réserves ou une désapprobation vis à vis de la conduite sous cannabis et seuls 2% des sujets évoquent un danger ou un risque accru.
- Les jeunes sont plus mitigés au sujet de la conduite sous l'effet de l'alcool. Elle n'est pas perçue comme compatible avec la conduite (31%) ou seulement sous certaines conditions (22%).
- La conduite sous alcool est moins conditionnelle que la conduite sous cannabis et apparaît de fait comme une transgression moins acceptable par les jeunes.
- La peur du gendarme semble ici inopérante puisque le risque de se faire arrêter n'est évoqué que par 6% de l'échantillon.

7.5.7. Scooter et vie de groupe

Nous avons évoqué à de nombreuses reprises les aspects identitaires de la conduite de deux roues chez les adolescents à travers notamment l'influence des pairs. Nous proposons pour cette thématique trois histoires à compléter reprenant la vie de groupe des jeunes scootéristes.

Dans le premier cas, il s'agit de compléter la phrase suivante : « *Baptiste fait partie d'un groupe, tous ses copains ont un scooter et lui non...* ». Notre objectif est ici de savoir dans

quelle mesure l'absence de scooter peut être un facteur de rejet ou d'isolement, ce qui devrait nous en dire plus sur le sentiment d'intégration que peut représenter l'acquisition d'un deux-roues.

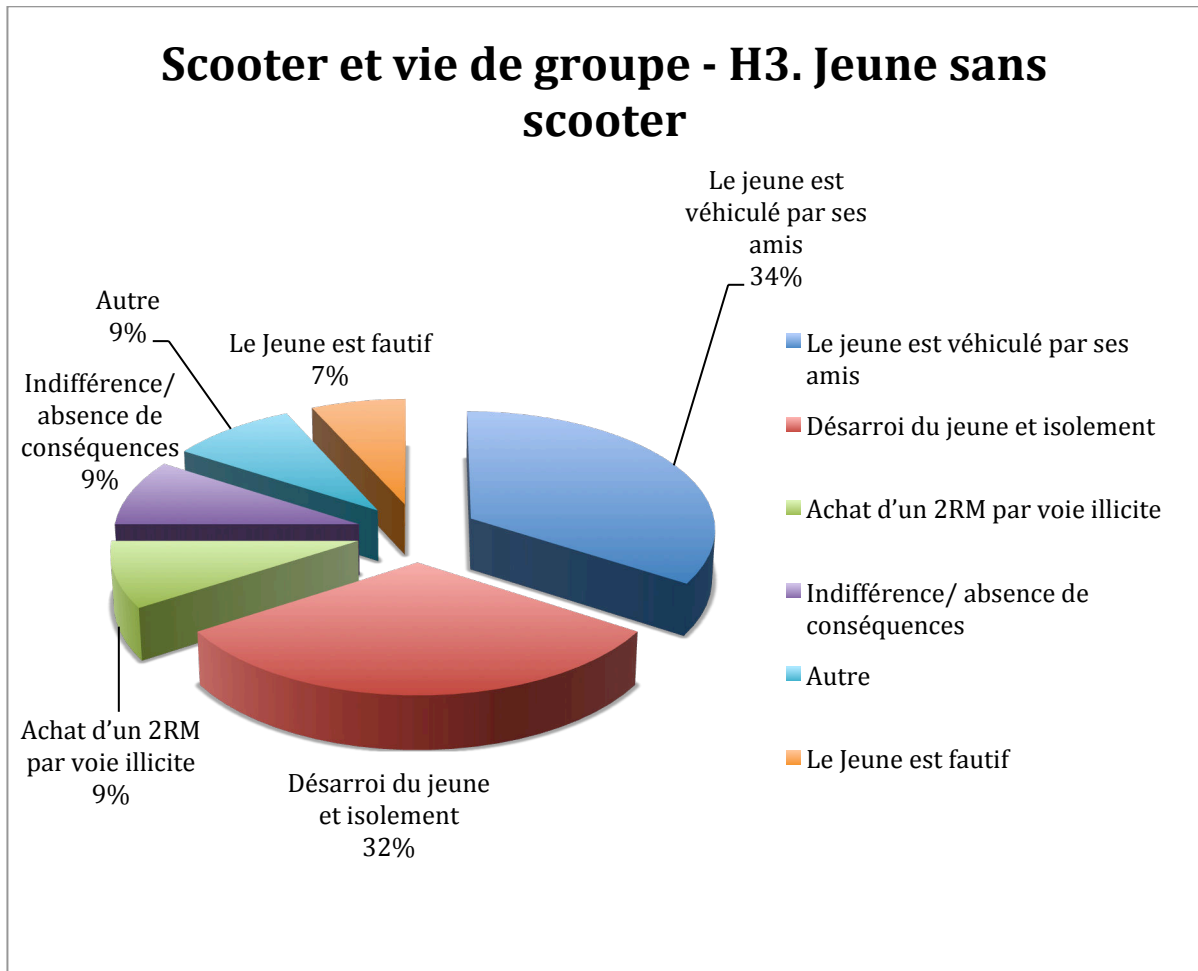


Figure 49: Analyse thématique du contenu Histoire 3 - Jeune sans scooter

Suite à notre analyse thématique des réponses des participants, nous remarquons que les résultats indiquent une tendance assez nette et qui confirme la perception du scooter comme un vecteur d'intégration.

En effet, les réponses thématiques les plus fréquentes avec 34% de l'ensemble évoquent une solution alternative au problème présenté dans l'histoire. Ces réponses indiquent que le jeune évoqué ne ressent pas d'isolement par rapport au groupe puisqu'il est véhiculé par ses amis. Cette tendance de réponse montre que les jeunes estiment bien que le scooter est un instrument d'intégration car il permet de se voir entre amis et de s'adonner à des activités loin de la surveillance des parents ou de l'institution scolaire. Cette solution fréquemment évoquée par les jeunes indique qu'ils estiment bien que la privation de deux-roues est un problème ou une entrave au développement de la vie sociale. L'idée que le personnage de l'histoire puisse sortir grâce à ses amis scootéristes sous entend que le but du scooter n'est pas seulement le transport individuel. Il est perçue comme un lien entre les individus, leur permettant de se rassembler dans un cadre qu'ils définissent eux mêmes.

La seconde catégorie en termes de fréquence, avec 32% des réponses, évoque le sentiment d'isolement ou le désarroi ressenti par le personnage de l'histoire. Des réponses comme « du coup il perd ses amis » ou « il est dégoûté » indiquent que l'absence de scooter alors que ses amis en sont pourvus est mal vécue par les jeunes et entraîne un sentiment d'exclusion. Ces réponses mettent en lumière les enjeux en termes d'intégration qui gravitent autour de la question du deux-roues chez les adolescents. Un jeune qui se trouve privé de scooter est perçu comme un jeune qui serait privé de la possibilité de sortir, d'échapper au contrôle parental et qui ne pourrait partager un certain nombre de choses avec le groupe.

De manière générale, l'absence scooter pour un jeunes est perçue comme un problème qu'il convient de régler et ce même par des moyens illicites puisque 9% des sujets vont jusqu'à évoquer le vol d'un scooter pour parer à ce manque. L'absence de scooter peut même

être, de façon minoritaire, reprochée par le groupe puisque 7% des réponses pointent le personnage comme fautif et responsable du manque.

On ne relève finalement que 9% de réponses faisant mention d'une absence de conséquence, à travers des réponses de type « ce n'est pas grave » ou « ça ne change rien ».

La seconde histoire à compléter évoque les pratiques et activités des jeunes en groupe. Il était demandé aux sujets de compléter la phrase suivante : « *Quand Stan est avec ses amis en scooter...* ».

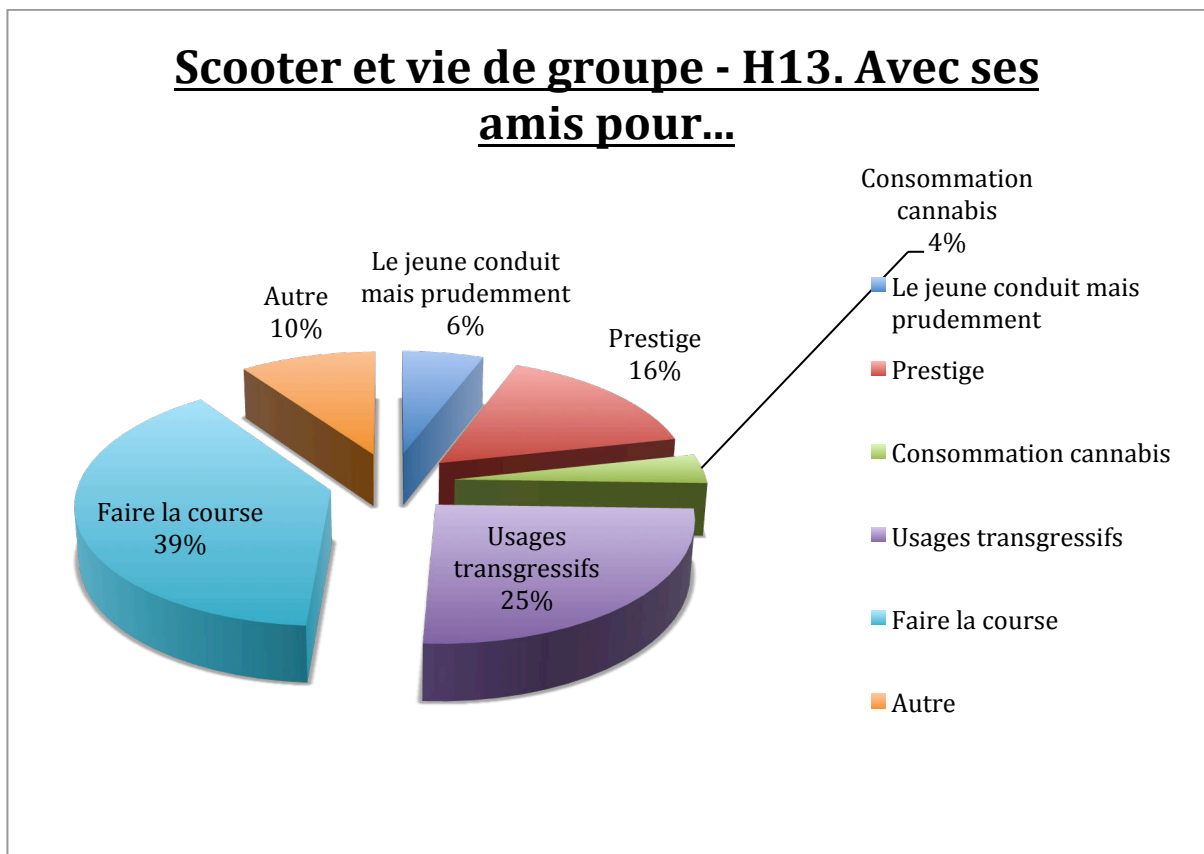


Figure 50: Analyse thématique du contenu Histoire 13 - Avec ses amis pour...

Au cours du traitement des résultats de cette histoire à compléter, nous avons relevé une nette majorité de réponses que nous qualifierons de transgressives.

Tout d'abord, les usages les plus souvent évoqués par les jeunes, avec 39% des réponses, concernent la compétition à travers des courses entre amis. Si la vitesse est une valeur clé pour les jeunes scootéristes la proportion de réponses concernant le fait de faire la course nous surprend quelque peu et on peut s'interroger sur un éventuel biais. En effet, parmi les histoires à compléter que nous avons proposées à nos sujets, figurait un scénario concernant les courses entre amis. Il n'est pas improbable que cette question fût toujours à l'esprit de nos participants au moment de répondre à celle qui nous occupe ici.

La seconde catégorie thématique en termes de fréquence, avec 25% des réponses, concerne des conduites transgressives indéterminées. Ces réponses telles « ils font les fous » ou « ils mettent le bazar » laissent entendre que les jeunes s'adonnent à des activités transgressives comme par exemple des acrobaties ou des courses. En d'autres termes on pourrait dire qu'ils s'amuse avec leurs véhicules. Nous aurions pu ajouter à cette catégorie les réponses mentionnant la consommation de cannabis qui représentent 4% des réponses. Toutes ces réponses évoquent la liberté qu'apporte le scooter aux jeunes. Une liberté qui leur permet en premier lieu de se retrouver et de s'adonner à des activités transgressives et qui ne seraient absolument pas tolérées dans les cadres habituels que sont l'école ou le foyer.

Certaines réponses font également état du prestige que ressentent les jeunes à se montrer en groupe. Ces réponses qui représentent 16% de l'ensemble indiquent que les jeunes ressentent une certaine fierté en affichant leur appartenance à un groupe et leur intégration.

La dernière histoire pour cette thématique traite également des usages et pratiques des jeunes à travers le scénario suivant : « Tom est de sortie en scooter avec ses copains, il s'arrête au supermarché pour... »

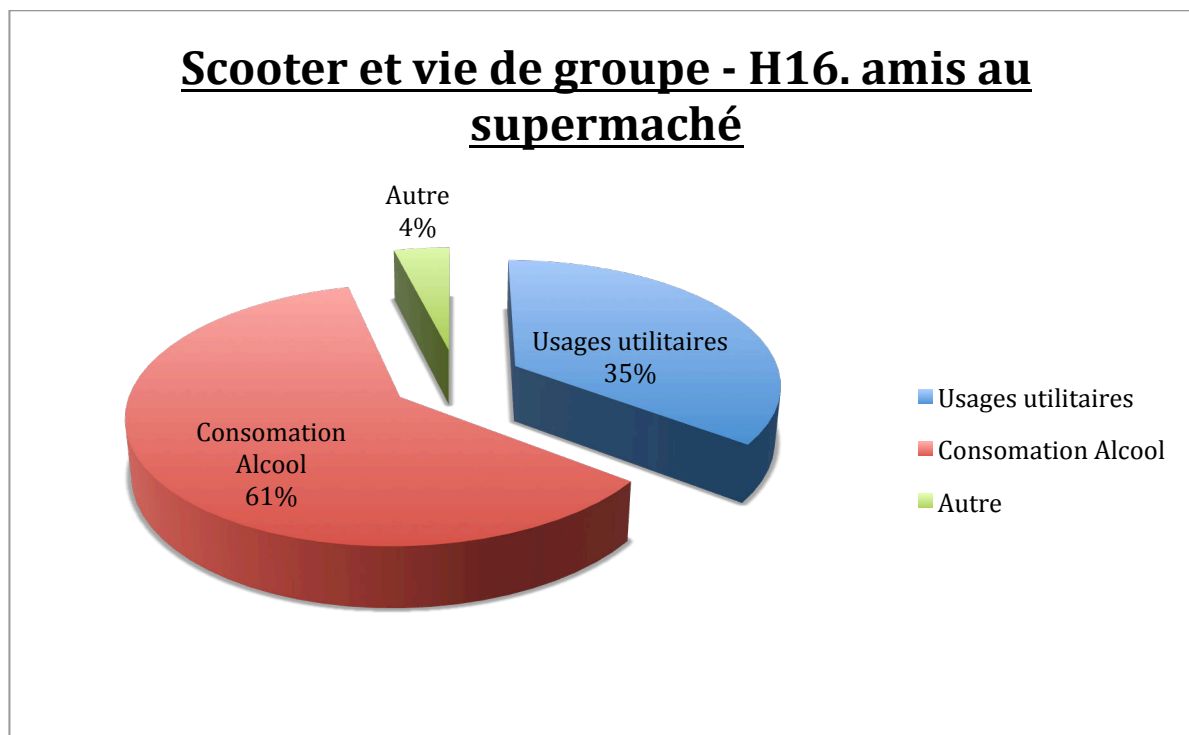


Figure 51: Analyse thématique du contenu Histoire 16 - Amis au supermarché

Les résultats obtenus pour ce scénario sont dans la même veine que ceux présentés plus haut. En effet, On relève qu'une très nette majorité de réponses évoque l'achat de boissons alcoolisées lors d'un arrêt au supermarché avec les amis. Avec 61% des réponses, il est ici fait mention de plusieurs marques ou types d'alcool. Ceci indique que boire lors des sorties entre amis est une transgression valorisée par les jeunes et le scooter est perçu comme un moyen (une liberté) d'aller acheter de l'alcool. Seules 35% des réponses font mention d'autres usages comme « aller acheter des choses à manger » ou « aller prendre du carburant ».

Ces résultats confirment les tendances transgressives des usages et des pratiques des jeunes lorsqu'ils sortent à deux roues. Ces transgressions sont valorisées par le groupe et sont perçues comme les conditions d'une bonne intégration à celui-ci.

Synthèse

- Dans le cadre du groupe, les usages transgressifs (« faire les fous ») sont largement évoqués.
- La compétition à travers des courses est également très présente.
- La transgression apparaît nettement comme un facteur d'intégration.
- Les jeunes estiment que le scooter est un instrument d'intégration car il permet de se voir entre amis et de s'adonner à des activités loin de la surveillance des parents ou de l'institution scolaire
- Ils ressentent une certaine fierté en affichant leur appartenance à un groupe et leur intégration.

7.5.8. Scooter et respect/irrespect de la règle

Notre dernière thématique concerne le respect ou la transgression des règles. Si cette question a traversé l'ensemble des autres thématiques, nous souhaitons au départ de notre étude y consacrer une thématique propre. Les transgressions concernant la conduite de cyclomoteur et le mode vie des adolescents scootériste peuvent être de plusieurs natures et

sont évoquées plus haut notamment à travers la consommation d'alcool, de cannabis ou les excès de vitesse. Nous avons toutefois confrontés nos participants à d'autres types de comportements transgressifs, relevant du non respect des règles et du code de la route.

La première histoire à compléter concerne le respect du code de la route. Les sujets devaient compléter la phrase suivante : « Karim ne s'embête pas dans les bouchons avec son scooter... »

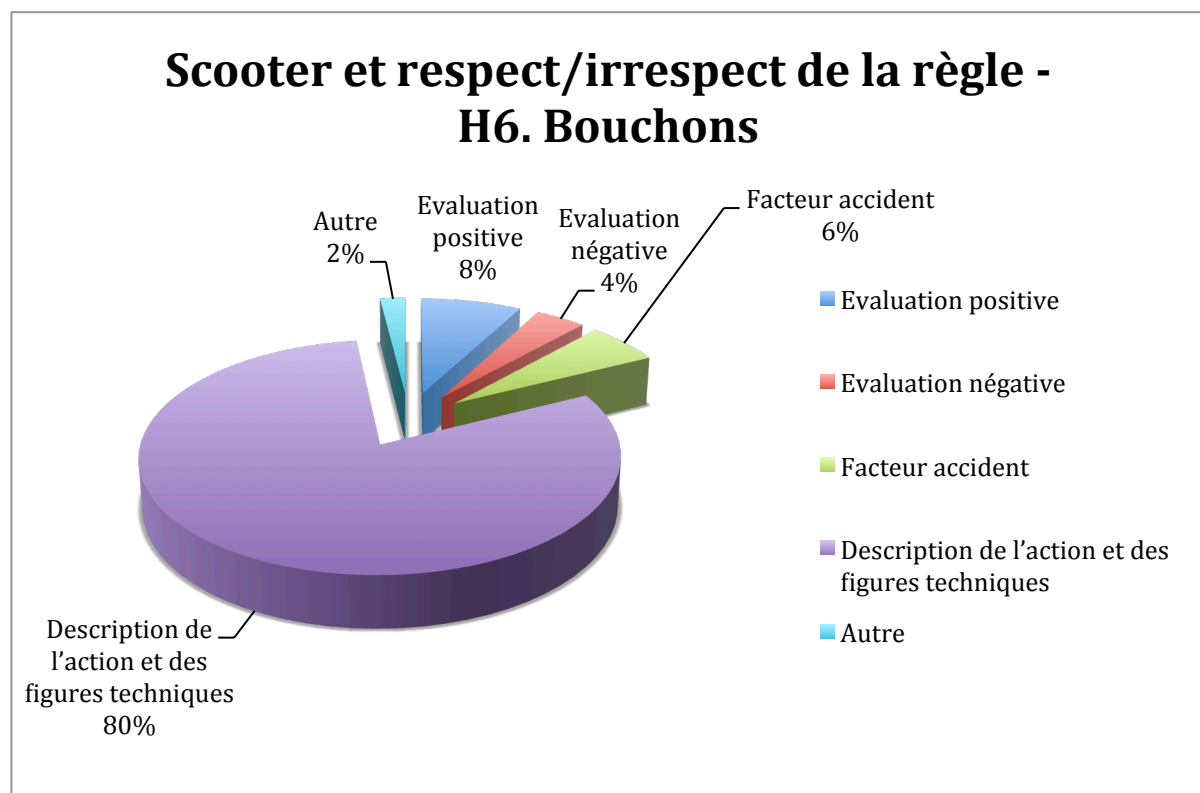


Figure 52: Analyse thématique du contenu Histoire 6 - Bouchons

Suite à la catégorisation thématique des réponses des participants, on remarque qu'une catégorie regroupe l'écrasante majorité des réponses. Nous relevons ainsi que 80% des productions des jeunes consistent en une description de l'action. Ces réponses telles que « *il remonte la file par le droite* », « *il passe sur la piste cyclable* » ou « *il slalome entre les*

voitures » correspondent à des descriptions du remontage de file opéré par le personnage. Elles laissent entendre, étant donné leur nombre, que les jeunes considèrent normal le fait de remonter une file de voiture par la droite ou par la piste cyclable. Il est cependant difficile à partir de ces données de déterminer si les jeunes ignorent l'illégalité de ces pratiques ou s'ils approuvent la transgression de règles de circulation.

Les autres types de réponses, trop minoritaires ne nous en apprennent guère plus. En effet, les évaluations positives de cette pratique ne concernant que 8% des réponses et les évaluations ne concernant que 4% de l'ensemble. On note cependant que l'évocation des risques d'accidents ne représente que 6% des réponses, ce qui montre tout de même que les jeunes ne considèrent pas cette pratique comme dangereuse ou qu'ils en méconnaissent les risques.

La seconde histoire concerne, elle aussi, le respect du code de la route. Elle aborde un point qui s'est avéré important dans notre étude sur les modèles normatifs, c'est à dire le port du casque. Les participants devaient compléter l'histoire suivante : « Leo ne porte pas de casque parce... »

Scooter et respect/irrespect de la règle - H8. Non port du casque.

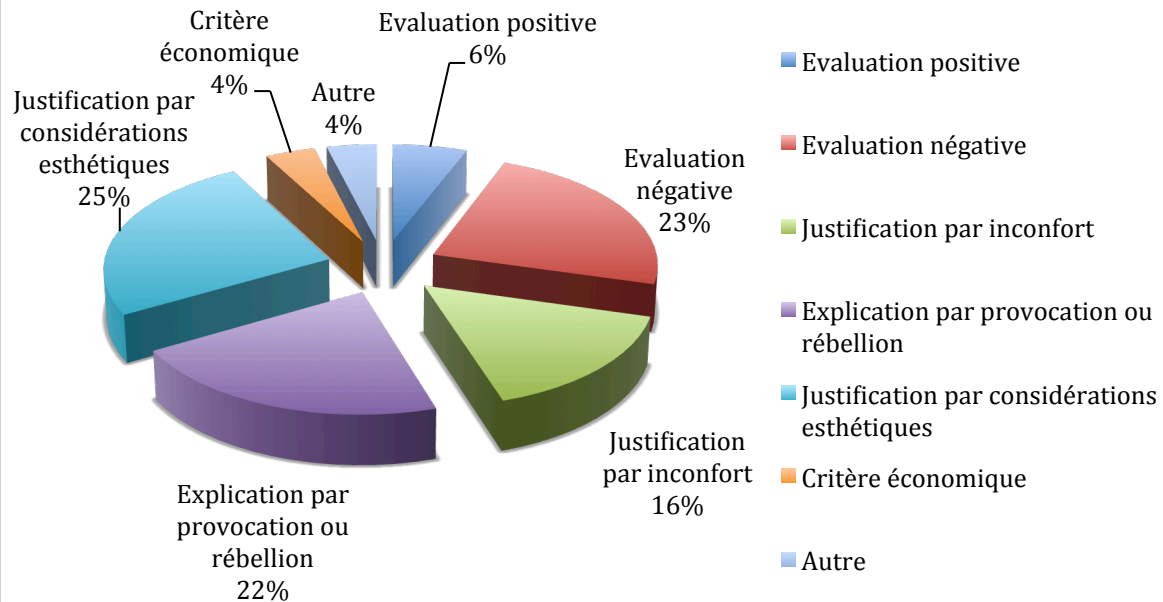


Figure 53: Analyse thématique du contenu Histoire 8 - Non port du casque

La catégorisation thématique des réponses pour ce scénario propose un panel relativement hétéroclite. Si nous avons mise en lumière, au moyen d'un questionnaire des choix alternatifs que le port du casque était jugé comme non-négociable aux yeux des parents il semble ici que les jeunes ne le désapprouvent pas. Nous relevons même deux formes de justification au non-port du casque.

Ainsi, 25% des sujets, à travers des réponses telles que « *parce que ça décoiffe* » justifient l'absence de casque par des considérations esthétiques. L'incompatibilité du casque avec la coiffure revient très fréquemment dans ce type de réponses et semble constituer pour

les jeunes une bonne raison pour ne pas respecter la règle. Le casque représente ainsi une entrave au look ce qui rend son port, et le respect de la règle conditionnel. Les jeunes justifient également le non-port du casque par l'inconfort qu'il procure. Ces réponses telles que « *parce que ça donne chaud* » ou « *parce que ça gratte* » représentent 16% des réponses. L'inconfort et les considérations esthétiques représentent donc pour les jeunes des raisons suffisamment valables pour transgresser le port obligatoire du casque ce qui, de fait, rend cette règle étonnamment conditionnelle.

Un autre critère, de façon plus marginale, justifie aux yeux de nos sujets la transgression de la règle concernant le port du casque. Il s'agit du critère économique qui représente 4% des réponses et présente le casque comme investissement trop lourd.

A notre surprise la désapprobation ou l'évaluation négative du non port de casque ne concerne que 23% des réponses. Ces réponses telles que « *c'est n'importe quoi* » ou « *il est bête* » par exemple, montrent que cette règle est tout de même perçue comme absolue par près d'un quart des participants. Elle montre aussi que les jeunes semblent accepter la règle dans la mesure où ils ont conscience de son utilité eu égard aux risques encourus par un cyclomotoriste sans casque.

Une autre catégorie semble aller dans ce sens à ceci près qu'elle ne marque pas clairement de désapprobation vis à vis de l'absence de casque. Il s'agit d'une catégorie de réponses plus explicative, sans jugements ou prises de position nettes. Ces réponses telles que « *parce que c'est un rebelle* » ou « *pour faire le malin* » représentent 22% des réponses. Elles indiquent que les jeunes considèrent que ne pas mettre de casque est une transgression si importante qu'elle représente une provocation ou un acte de rébellion vis à vis des forces de

l'ordre ou des parents. Il est toutefois difficile à partir de ces données d'établir dans quelle mesure les jeunes approuvent ou désapprouvent cette rébellion.

L'histoire à compléter suivante évoque les rapport ou la perception que peuvent avoir les jeunes des forces de l'ordre. L'accroche proposée était la suivante : « Quand il est sur son scooter, Alex pense que les policiers... »

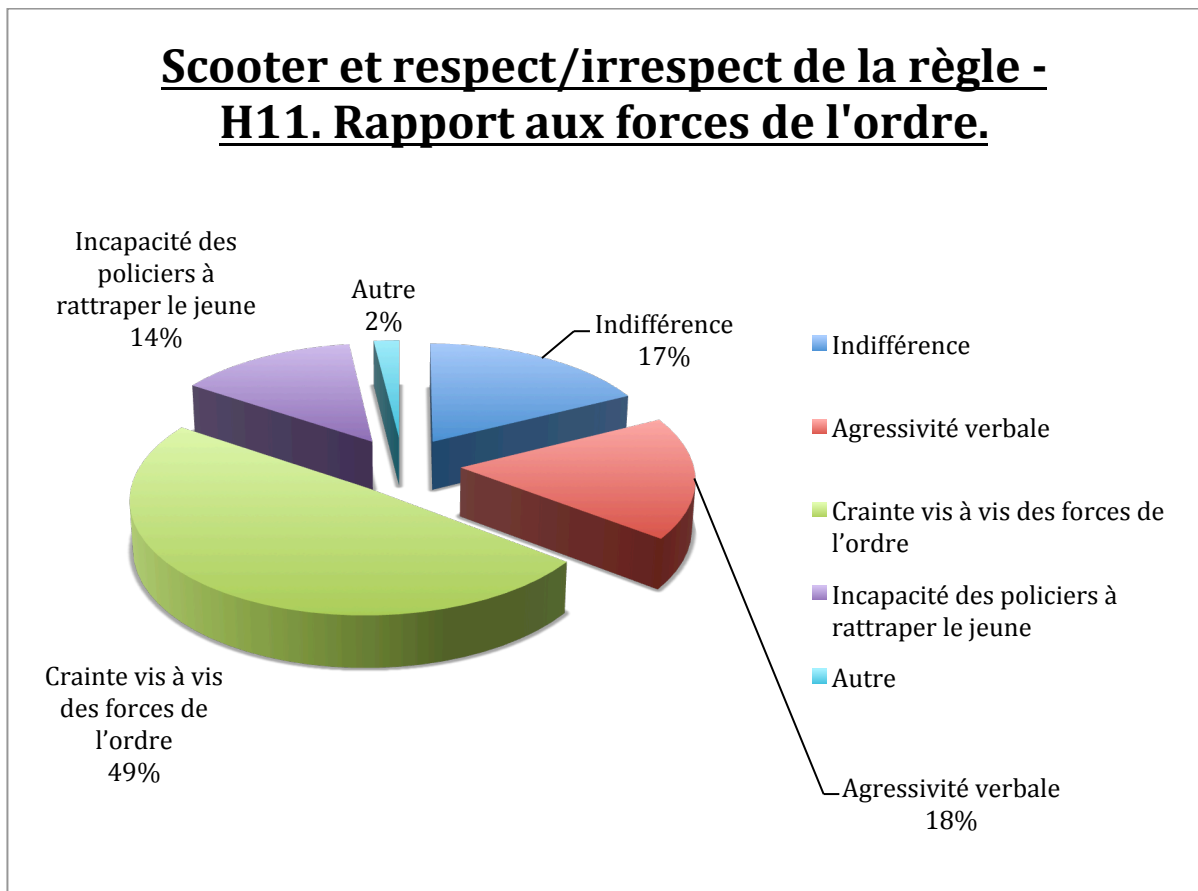


Figure 54: Analyse thématique du contenu Histoire 11 - Rapport aux forces de l'ordre

Cette question, dans le cadre de la thématique de la transgression des règles, nous paraît intéressante dans la mesure où les forces de l'ordre matérialisent ou personnifient les règles.

On remarque que près de la moitié des réponses (49%) font état d'une méfiance ou d'une crainte vis à vis des forces de l'ordre. Des réponses comme par exemple « *il se méfie d'eux* » ou « *il a peur qu'ils l'arrêtent parce que son scooter est trafiqué* » traduisent une certaine « peur du gendarme ». Si cette crainte n'est pas forcément suffisante pour dissuader les jeunes de transgresser le code de la route, on peut tout de même en déduire que les jeunes ont conscience des risques de se faire sanctionner en cas d'infraction. Cette crainte de la sanction est d'ailleurs apparue au gré des thématiques évoquées précédemment au sujet, par exemple de la vitesse, de la modification du véhicule ou de la consommation d'alcool. Le risque de se faire arrêter semble également parfois mieux pris en compte ou plus dissuasif que les risques d'accidents ou de blessures.

Si on retrouve cette crainte de la police dans la plupart des réponses, on note tout de même que certaines réponses mentionnent une certaine indifférence voire une défiance vis à vis des forces de l'ordre. Les réponses marquant de l'indifférence à la présence des policiers représentent 17% de l'ensemble.

De manière plus surprenante, nous relevons des réponses marquant une certaine animosité à l'endroit des forces de l'ordre. Il s'agit en fait d'insultes comme par exemple « *ce sont de cons* ». Ces productions représentent tout de même 18% des réponses de nos participants. Cette agressivité verbale semble être le fruit d'une posture de transgression ou de provocation. Parce que les policiers représentent l'ordre et parce que la transgression ou

l'opposition à cet ordre est valorisé par les jeunes, les premiers sont l'objet de quolibets ou d'une certaine défiance.

On retrouve d'ailleurs cette défiance dans les réponses évoquant l'impossibilité pour les forces de l'ordre de rattraper les scootéristes. Nous retrouvons à hauteur de 14% des réponses une forme de défi lancé à la police à travers des réponses telles que « *il pense qu'ils ne pourront jamais l'attraper* » ou « *il est trop rapide pour se faire serrer* ». On peut penser qu'il s'agit là d'un jeu rappelant « les gendarmes et les voleurs » largement fantasmé par les adolescents.

Le dernier scénario évoque les rapports entre les scootéristes et les automobilistes à travers une situation d'interaction entre ces usagers. Les participants devaient compléter la phrase suivante : « Leo vient de se faire klaxonner par un automobiliste... »

Scooter et respect/irrespect de la règle - H15. Automobiliste klaxonne

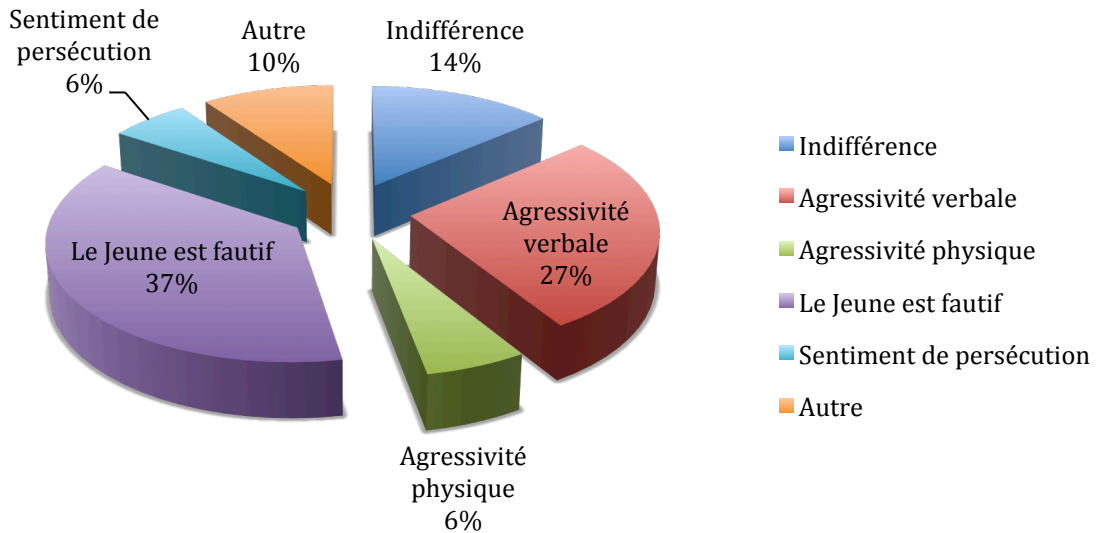


Figure 55: Analyse thématique du contenu Histoire 15 - Automobiliste klaxonne

Au cours de travaux précédents (Gaymard, Bessin & Bordarie, 2012, Gaymard, Bessin, Bordarie & Leguen, 2012) nous avons remarqué une forme de vindicte de la part des scootéristes à l'endroit des automobilistes. Les premiers reprochant notamment aux second de s'octroyer l'espace routier ou de ne pas suffisamment faire attention à leur présence.

Les résultats que nous présentons ici semblent plus nuancés même si on retrouve un sentiment d'antagonisme ou certaine défiance à travers trois types de réponses.

Nous avons ainsi recueillies des réponses faisant état d'insultes ou de signes à caractère insultant que nous avons regroupés sous l'appellation « agressivité verbale ». Cette catégorie thématique représente 27% des réponses et dénotent des relations tendues entre les deux

types d'usagers. Ces réactions relaient probablement un sentiment de persécution subie par les scootéristes et qui est énoncé dans 6% des réponses. S'il est ici assez peu développé, nous avons déjà relevé (Gaymard, Bessin & Bordarie, 2012) l'impression chez les scootéristes de ne pas être suffisamment pris en compte par les automobilistes. Les cyclomotoristes reprochant au automobiliste de les doubler en les rasant ou de ne pas faire attention à eux. Nous avons relevé chez les usagers de deux-roues un sentiment d'être considérés comme des usagers de seconde zone.

Ce sentiment et la frustration qui peut en découler créent une forme d'antagonisme, une catégorisation en « nous » et « eux » qui peut engendrer une agressivité à l'égard de l'exogroupe. Ceci explique selon nous les réponses mentionnant des agressions, parfois physiques pour 6% des sujets.

Cette tendance dont on trouve la trace dans une large partie des réponses est toutefois nuancée par des réponses expliquant le coup de klaxonne de l'automobiliste de l'histoire. Il est ainsi fait mention d'une responsabilité du cyclomotoriste dans 31% des réponses. Dans ces réponses, le jeunes est décrit comme responsable de l'altercation et comme ayant commis une faute. Le fait que les participants admettent des torts au cyclomotoriste, qui constitue d'une certaine façon un semblable, membre d'un endogroupe, laisse penser que les adolescents cyclomotoristes sont peut être moins externes dans leurs attributions causales que ne décrivent Gaymard, Bessin & Bordarie (2012). Le développement d'une plus grande internalité dans les attributions causales chez les adolescents scootériste est un signe encourageant, car se faisant, les jeunes questionnent leur propre responsabilité sur la route et développent une plus grande conscience de la portée de leurs comportements et de leur conduite. On peut dès lors en conclure que c'est par le développement de cette internalité que

les jeunes adopteront moins de comportements à risque ou moins de comportements accidentogènes ce qui, *in fine*, serait susceptible de faire baisser l'accidentalité.

Synthèse

- Les jeunes considèrent normal le fait de remonter une file de voiture par la droite ou par la piste cyclable.
- L'absence de casque est justifiée par des considérations esthétiques (coiffure), le casque semblant constituer autant une protection qu'une entrave au look.
- Ne pas porter de casque apparaît comme une provocation, un acte de rébellion car il constitue un élément non-négociable pour les parents ou les autorités.
- La majorité des sujets évoque une méfiance envers les forces de l'ordre, traduisant une certaine « peur du gendarme ».
- Une partie considérable de l'échantillon fait preuve d'animosité (insultes) envers la police dans ses réponses.
- Cette agressivité déclarée envers la police correspond à une posture valorisée par le groupe.
- Dans le cadre d'une altercation avec un automobiliste, le scootériste est largement perçu comme responsable. Il semblerait que ces jeunes soient moins externes que les jeunes apprentis (Gaymard, Bessin & Andres, 2014).
- Les automobilistes sont toutefois perçus comme un exo-groupe avec lequel la cohabitation sur la route est présentée comme conflictuelle.

8. DISCUSSION GENERALE

Dans le cadre de l'approche normative des représentations sociales, l'objectif principal de ce travail de thèse était de mettre en lumière l'influence d'instances normatives de référence sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents cyclomotoristes. Pour ce faire nous avons tâché d'explorer la représentation sociale du cyclomoteur et d'investiguer les questions propres à ce mode de transport et à cette catégorie spécifique d'usagers de la route. Nous cherchions notamment à mettre à jour les enjeux identitaires et normatifs liés à la conduite de deux-roues chez les adolescents.

Nos travaux montrent une originalité dans la mesure où nous n'avons pas trouvé d'approche comparable, proposant l'analyse des représentations que les jeunes cyclomotoristes ont de leurs pratiques et de leur véhicule, et ce sous l'angle théorique de la psychologie sociale et des représentations sociales. Nous nous sommes cependant inspiré de Gaymard (2009) qui propose une étude des représentations sociale en contexte routier chez de jeunes conducteurs et qui a notamment montré l'influence des pairs dans la prise de risques. Nous pensons que cette démarche, en investiguant les représentations sociales des usagers de la route permet de mettre à jour ce qui sous tend les pratiques et en particulier les comportements à risques.

8.1. La représentation sociale du scooter chez les adolescents.

Au cours de ce travail nous n'avons pas, à proprement parler, décrit une représentation sociale structurée au sens où l'entend l'école aixoise, avec des éléments centraux et une périphérie *stricto sensu*. Nous avons toutefois dégagé des éléments de la représentation au cours de la phase exploratoire qui se sont par la suite révélés importants pour les jeunes et qui ont fait l'objet de fréquences de réponses significatives lors de nos différentes études.

8.1.1. Autour de quels éléments s'articule la représentation du scooter ?

Dans le cadre de ce travail de thèse, nous avons entrepris de décrire la représentation sociale du cyclomoteur chez ses usagers adolescents. Nous avons mis à jour des éléments de l'univers représentationnel du scooter chez les jeunes lors d'une phase exploratoire et au moyen d'une étude d'association libre. Ceci nous a permis de nous faire une idée plus précise du contenu de cette représentation sociale.

Il est apparu à travers des items récurrents comme « *soirée, indépendance, pote, fête* » que la représentation du scooter chez les adolescents s'organisait autour d'une fonction sociale du véhicule. Celui-ci, en permettant une plus grande autonomie dans leurs déplacements serait perçu par les jeunes comme l'instrument d'une plus grande liberté. Il serait un facilitateur en terme de socialisation, à travers des sorties ou des soirées permettant de voir ses amis. Des termes tout aussi récurrents tels que « *vitesse, alcool* » dénotent l'importance d'éléments de transgression au sein de la représentation. La conduite d'un scooter semble, pour les jeunes, étroitement liée à la transgression, notamment à la vitesse. D'autres items, moins présents, comme « *accidents, danger, route, moyen de transport, BSR,*

flics ou chute » renvoient plutôt à l'idée de code à respecter, de sécurité, ou à des aspects plus pratiques.

C'est à partir de ces éléments que nous avons mis au point nos outils et notamment le questionnaire des choix alternatifs nous ayant, entre autre, permis sur plusieurs thématiques, d'opposer transgression et respect des règles, dimension groupale et pratiques individuelles. Outre la question des modèles normatifs, la condition standard de nos questionnaires nous permet d'observer avec quelles fréquences les participants émettent des choix transgressifs ou des choix liés à l'intégration sociale. Ceci nous renseigne donc sur le poids de ces éléments pour les jeunes et donc d'une certaine façon sur la structure de la représentation.

Les propositions normatives que les jeunes cyclomotoristes ont choisies le plus souvent, avec des fréquences approchant régulièrement 90%, concernent les questions de la vitesse et du débridage. Le débridage du véhicule étant la condition de la vitesse, nous pouvons considérer qu'il s'agit d'un même enjeu et que la vitesse tient un rôle central dans la représentation du cyclomoteur chez les adolescents. Ces derniers semblent considérer qu'un deux-roues ne se conduit pas à 45km/h comme le stipule pourtant la règle et que la recherche de sensations à travers la vitesse est inhérente à cette conduite. Le respect de la règle concernant la vitesse leur paraît marginal ou anormal quand sa transgression est source de satisfaction personnelle et de valorisation par le groupe. Il s'agit là, comme l'a relevé Gaymard (2009) d'un système de normes sociales qui entre en conflit avec un type de normes légales.

Nous trouvons des scores similaires en condition standard pour les thèmes de la liberté et de l'indépendance. Là encore, les fréquences de choix des jeunes pour ces éléments

dénotent leur centralité et leur poids dans la représentation du scooter. La recherche d'une certaine autonomie et d'une émancipation, au moins partielle, du contrôle parental semble être la première motivation à la conduite d'un cyclomoteur. Les adolescents scootéristes ne conçoivent pas l'usage d'un deux-roues sans le bénéfice d'une certaine liberté de se déplacer où bon leur semble et comme bon leur semble. Cette liberté n'est par ailleurs pas utilisée seulement pour des questions de trajets que nous qualifions d'utilitaires, comme aller au lycée, mais pour des fonctions plus sociales, plutôt liées à l'intégration au groupe et au style de vie des adolescents. Les résultats de nos questionnaires indiquent ainsi l'importance pour les jeunes des sorties entre amis, des soirées et plus généralement de l'intégration qui serait facilitée par la possession d'un scooter. Si on a un scooter, ce n'est pas seulement pour soi mais pour vivre son groupe à travers les activités que permet le scooter. Ce mode de déplacement est la condition pour rejoindre ses amis dans un cadre différent de l'école ou du foyer familial. Il permet de rejoindre le groupe sans le contrôle des parents qui peut être vu comme une entrave pour certaines activités qui sont importantes pour le groupe, souvent liées à des conduites transgressives comme les consommations d'alcool ou de cannabis, et qui constituent en quelques sortes des rites de passage pour les adolescents.

Si la représentation sociale du cyclomoteur s'articule autour des valeurs de liberté, de socialisation à travers l'intégration au groupe, de vitesse et de transgression, ces éléments cohabitent avec des éléments plus proches du respect des règles et de la prise en compte des risques. Si nous nous étions borné à une approche plus structuraliste des représentations, nous aurions probablement vu cohabiter dans le noyau des éléments relativement antagonistes comme la transgression de la vitesse et le respect d'une certaine prudence par ailleurs. Tous ces éléments sont des normes et des valeurs importantes pour le groupe et comportent une

dimension prescriptive, indiquant ce qu'il faut faire, mais également une dimension conditionnelle (Flament, 1994) permettant d'intégrer des déviations dans ces normes. Si les jeunes associent par exemple le scooter à la transgression en général, ils ne cautionnent pas la transgression de toutes les règles, dans toutes les situations. Gaymard (2014) montre, dans le cadre de la théorie de la conditionnalité, que lorsqu'on associe prescription et condition, la perspective théorique du noyau central ne tient plus. En effet, le caractère absolu du noyau ne correspond pas à la conditionnalité des normes telles que nous la rencontrons ici. Si Abric (1994) considère que le noyau central est normatif et la périphérie est fonctionnelle, nous observons, dans le cadre de la représentation sociale de cyclomoteur chez les adolescents que tous les éléments possèdent une forme de normativité dans le sens où ils contiennent tous une dimension à la fois prescriptive et conditionnelle. Le noyau apparaît trop rigide pour rendre compte de la flexibilité contextuelle des représentations évoquée par Gaymard (2014) et qui permet aux représentations sociales « *d'absorber la diversité des savoirs et des normes* ». Nous prenons ainsi le parti de ne pas décrire des éléments pourtant importants, tels que la vitesse ou les sorties comme intégrant le noyau central de la représentation du cyclomoteur afin de proposer une vision plus dynamique de la représentation dans ses aspects normatifs comme le suggère Gaymard (2014) qui considère la « *représentation sociale comme un système dynamique de négociations et de normes* » (notre traduction).

8.1.2. Un instrument de transgression et d'intégration

Nous avons évoqué plus haut l'importance de la transgression ou des conduites transgressives et de la prise de risques dans la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents. Nous avons également mis en évidence l'importance donnée par les jeunes aux

valeurs de groupe. Les jeunes perçoivent le scooter comme un facilitateur d'une certaine intégration et de ce que les sociologues ont appelé une socialisation secondaire, (Bolliet & Schmitt, 2002). Si la socialisation primaire est assurée par le groupe primaire de l'individu, c'est à dire sa famille, la socialisation secondaire est une socialisation de l'âge adulte, où l'individu va intérioriser des normes et valeurs issues d'autres instances. Nous pensons que la conduite d'un deux-roues à l'adolescence participe de la transition entre ces deux étapes de la socialisation. Les jeunes, en s'émancipant partiellement du contrôle de leur parents grâce à la nouvelle autonomie de transport que leur procure le cyclomoteur sont confrontés à des expériences de groupe telles que les sorties ou les soirées, dans un cadre différent de l'école et plus libre. Ces nouvelles expériences de groupe les amènent à intégrer de nouvelles normes sociales et à s'adapter à un fonctionnement groupal différent. Le jeune cyclomotoriste ne fréquente peut être pas un groupe différent de celui qu'il fréquente sur le temps scolaire mais le cadre et donc le fonctionnement de ce groupe différent. On peut penser par exemple que dans un cadre scolaire, plus rigide voire formel, cohabitent des normes légales (Gaymard 2007) et des normes sociales. La liberté de se déplacer à sa guise permet l'apparition d'un nouveau cadre, régit cette fois ci majoritairement par des normes sociales. Les normes légales n'ont pas disparues, elles subsistent notamment par le code de la route mais elles sont pour les jeunes vécues comme moins contraignantes que celles appliquées au lycée ou au foyer. Ceci nous semble être une explication au sentiment de liberté et d'indépendance décrit par les jeunes usagers de cyclomoteurs lors de notre étude des petites histoires à compléter.

Notre étude sur les petites histoires à compléter nous a permis de contextualiser la représentation que les adolescents ont du scooter. Nous avons pu nous rendre compte à cette occasion que les jeunes considèrent le scooter comme un outils d'intégration à travers les

sorties notamment. Les motivations des jeunes concernant la conduite d'un deux-roues sont très majoritairement d'ordre social, ces derniers souhaitant avant tout pouvoir fréquenter leur amis dans un cadre plus libre et plus indépendant de la surveillance des adultes.

Les pratiques des jeunes sont également impactées par ces considérations groupales. En effet, la façon d'utiliser son scooter, son aspect, ou le respect du code de la route dépendent de la façon dont ces pratiques vont être reçues par les pairs. Les adolescents scootéristes portent une attention particulière à l'image qu'ils renvoient d'eux mêmes à travers leurs pratiques, mais aussi à travers les chutes. Ils cultivent également une image virilisante, où la transgression et la compétition tiennent une place importante. Ces tendances sont pour nous le résultat d'une socialisation typique des garçons adolescents de cet âge. Il s'agit avant tout d'assurer sa place et son intégration au sein du groupe de pairs en montrant une certaine maîtrise de ses normes et une adhésion à ses valeurs.

Nous pouvons affirmer à partir de cette quête d'intégration relevée chez les jeunes que les conduites à risques et les transgressions trouvent leurs justifications dans une valorisation par le groupe plutôt que dans la recherche de sensations fortes. En d'autres termes, ce qui motive la transgression c'est sa supposée valorisation par les amis. C'est le prestige que procure la transgression aux yeux des pairs qui la rend légitime pour son auteur.

On comprend dès lors que si les représentations sociales ont pour fonction, entre autres, de maintenir l'identité groupale (Flament & Rouquette, 2003), il est tout à fait logique, compte tenu de sa valorisation par le groupe, que la transgression des règles occupe une place primordiale dans la représentation sociale du cyclomoteur chez les jeunes.

8.2 Une représentation sous influences

Au cours de notre présentation théorique des représentations sociales, nous avons évoqué l'importance du contexte et des influences sociales sur la formation et la transformation des représentations. Pour reprendre Gaymard (2014 p. 135) « *nous ne nous limitons pas à nous représenter le monde, mais nous sommes aussi influencés par la façon dont nous pensons que les autres groupes qui sont importants pour nous se le représentent à eux-mêmes* (notre traduction) ».

Pour cette raison nous nous sommes inspirés de Flament, (1999) qui indique que dans une recherche, les opinions standard des sujets sont corrélées avec des opinions de référence. Nous avons cherché à tester auprès d'adolescents conducteurs de scooter, l'influence de deux modèles normatifs ; celui des parents et celui des pairs.

8.2.1. Des modèles normatifs en interaction plutôt qu'en compétition

Nous avons fait l'hypothèse, suite à une étude exploratoire que le modèle des amis ou des pairs serait prédictif des réponses en condition standard. Les amis constitueraient ainsi un groupe de référence majeur, et donc de première influence sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les jeunes. Nous avons élaboré quatre études afin de répondre à cette hypothèse.

Nous avons mis en évidence à travers nos questionnaires que les deux modèles qui nous intéressent ici présentent une forme d'antagonisme. Cet antagonisme se résume par le fait que ce qui est « bien vu par les amis » est « mal vu par les parents » et réciproquement. Ces deux modèles normatifs apparaissent comme deux pôles contraires, les amis représentent la transgression de la règle ainsi que des valeurs de groupe quand les parents représentent le respect de la règle et des aspects plus fonctionnels et individuels de la conduite d'un deux-roues.

Nos premiers résultats valident assez nettement que les réponses attribuées aux amis dans le cadre d'une condition de substitution sont prédictifs des résultats obtenus en condition standard. Nos études à travers les questionnaires 1 et 2 mettent en lumière que le modèle des amis influence significativement les scores en condition standard.

Ces résultats confirment l'importance du modèle des pairs pendant l'adolescence comme le suggéraient notamment les travaux de Gaymard (2009) au sujet des jeunes automobilistes. Avec la même approche, Gaymard (2009) montre que les réponses en condition standard des jeunes conducteurs sont influencées par le modèle « bien vu par les pairs ». Il ressort de ces travaux que chez les jeunes conducteurs, le système de normes légales que constitue le code de la route, cohabite avec un système de normes sociales qui sont liées aux pratiques de conduite effectives des sujets. Il en est de même chez les adolescents scootéristes puisque nos résultats indiquent que les réponses attribuées aux parents vont dans le sens du respect des règles quand les réponses attribuées aux pairs concernent des valeurs de groupe, au premier rang desquelles figure les transgressions. Parmi ces transgressions, on distingue notamment celle des limites de vitesse, qui sont perçues comme des règles conditionnelles à l'instar de ce qu'avait relevé Gaymard (2009).

Il apparaît ainsi que les règles, si elles sont connues, ne sont pas assimilées comme telles, c'est à dire comme des règles absolues. Le constat de cette conditionnalité montre ainsi que les comportements transgressifs, dans certains cas, sont reconnus par les sujets comme des comportements valorisés par leurs pairs. La transgression n'est plus alors à interpréter comme un acte purement individuel mais comme un moyen de présenter une image de soi positive pour le groupe. Cet enjeu identitaire est particulièrement fort à l'adolescence où l'identité se construit avec des instances de socialisation nouvelles dont il faut apprendre à maîtriser les normes. Si la transgression est la norme pour les pairs, elle s'en trouve légitimées ce qui va donner lieu à un arbitrage chez l'individu entre la norme légale, ici représentée par le modèle des parents et la norme sociale propre au modèle des pairs.

Nous ne constatons pas une influence du même ordre chez les parents, ce modèle n'ayant selon les analyses de régression que peu de poids sur les réponses standard. Les résultats issus des analyses de régressions sont toutefois à relativiser car en procédant à l'analyse des résultats par thématiques, nous avons montré que sur certains points précis, comme le port du casque ou les chutes, les profils moyens en condition standard sont plus proches de ceux obtenus en condition « parents ». Si les jeunes sont nettement plus proches du groupe des amis dans leurs réponses, notamment par l'expression d'une tendance à la transgression des règles et par des pratiques liées à un usage ludique du scooter, il apparaît que sur des questions précises liées à la sécurité, les jeunes se rapprochent du modèle parental. Ceci indique donc que le modèle des parents exerce bien une influence sur les jeunes.

Cette influence se montre plus nette lorsque nous introduisons des consignes de type « auto-présentation ». Si les moyennes de réponses indiquent que les réponses « standard »

sont proches des conditions « amis/bien vu » et « parents/mal vu », les analyses de régression indiquent que le modèle « parents/mal vu » est le seul qui influence considérablement les réponses en condition standard. D'une certaine façon, ces résultats invalident notre hypothèse puisque le modèle parental semble avoir plus de poids que celui des pairs. Ils semblent toutefois caractéristiques de la nuance entre l'intensité des réponses en termes de transgression et la structure de ces modèles de réponses. En d'autres termes, les adolescents scootéristes répondent ici selon une structuration qui correspond au modèle *bien vu par les parents* mais l'intensité avec laquelle ils répondent correspond plus au modèle *bien vu par les amis*.

Nos résultats suggèrent qu'il ne faille pas seulement étudier les modèles normatifs sous l'angle de la compétition mais bel et bien sous l'angle d'une interaction. Il ne s'agit finalement pas ici de savoir si un modèle normatif influence *plus* ou *moins* les réponses des sujets mais plutôt de savoir *comment* ou *en quoi*. Nous avons découvert à l'étude du questionnaire 3 que si de façon globale, le modèle standard est proche des réponses transgressives attribuées aux amis, la variance de ce modèle correspond plutôt à un modèle de réponse « bien vu par les parents ». Ainsi, s'il apparaît que les jeunes répondent de façon plus transgressive et rejoignent en cela le modèle des pairs, c'est bien celui des parents qui leur indique le rythme et le plan thématique de ces transgressions. Les adolescents s'appuieront sur ce qu'ils pensent acceptable ou non aux yeux de leurs parents pour ajuster leur degré d'adhésion à la norme transgressive, attribuée aux amis, selon les thématiques.

Ainsi, alors que nous avons imaginé les rapports d'influence entre les modèles en des termes presque quantitatifs ou en tout cas en termes de degré (plus ou moins d'influence), il semble que nous devions reconsidérer notre approche en termes de niveaux d'influence. Le

modèle des amis influence les jeunes cyclomotoristes sur leurs pratiques mais le modèle des parents a un impact important sur les modalités de ces pratiques. Si nous prenons l'exemple de la transgression, nous voyons que celle-ci est en quelque sorte inspirée par les amis, mais elle sera modulée par sa représentation attribuée aux parents par les jeunes. Il ne s'agit finalement pas de savoir s'il faut se montrer transgressif ou non mais le modèle parental permet aux jeunes de savoir à quels sujets et jusqu'où l'on peut transgresser.

8.2.2. Un scooter à piloter, des normes à négocier

Nous avons montré que la question du scooter chez les adolescents était liée à des enjeux identitaires et d'intégration au groupe des pairs. Nous avons aussi montré que la représentation attribuée au groupe de pairs est opposée ou antagoniste à celle qui est attribuée aux parents. A partir du moment où l'on considère que les jeunes cyclomotoristes sont influencés par deux pôles normatifs contraires, il devient alors nécessaire pour eux de trouver un terrain de négociation. Comme Gaymard l'a montré (2003a, 2003b), la négociation normative va permettre à l'individu préserver son appartenance au groupe des pairs sans entrer en conflit, ou sans se mettre dans une position de rupture avec le système normatif des parents au sujet du cyclomoteur.

Nos travaux nous permettent d'affirmer que si la transgression, par sa valorisation, est un vecteur d'intégration au groupe de pairs, elle fait également l'objet d'une modulation issue de la négociation, faite par les jeunes avec le système normatif parental. Les éléments de cette négociation avec le système parental concernent des points liés à la sécurité. Ces éléments comme le port du casque ou le fait de ne pas chuter sont perçus par les jeunes comme des

éléments non conditionnels aux yeux des parents. Pour obtenir de leurs parents le droit d'utiliser un scooter, les adolescents doivent respecter ces principes non-négociables. Les parents demeurent ceux qui *in fine* délimitent le champ d'action des jeunes en autorisant ou non l'usage d'un scooter. La négociation est alors nécessaire pour obtenir des parents la possibilité d'acquérir un deux-roues et une certaine liberté dans son usage. Si la transgression apparaît comme le billet d'entrée dans le groupe, une modulation de celle-ci selon la conditionnalité de ses formes en est le prix.

La négociation normative avec le modèle parental constituant la condition de l'usage du deux-roues et donc la liberté d'adhérer aux normes du modèle des pairs, il apparaît que les deux pôles normatifs sont indissociables. La difficulté pour les jeunes réside alors dans l'équilibre à trouver au cours de cette négociation normative entre les deux modèles car certains principes non-négociables pour les parents vont à l'encontre d'éléments importants pour les pairs.

Ainsi, dans le cadre de la théorie des représentations sociales et de la théorie de la conditionnalité, nos travaux, à la suite de Gaymard, (1999, 2002) montrent qu'il n'existe pas un seul système absolu et rigide de normes mais plutôt qu'il existe différentes façons d'être dans une norme dont il convient de considérer la conditionnalité. Il nous apparaît d'ailleurs intéressant de considérer à l'avenir, la mesure de cette conditionnalité à travers par exemple l'emploi d'outils tels que le « *questionnaire des scripts conditionnels* » (Gaymard 2007)

Nos résultats confirment également ceux de Gaymard (2003) indiquant que les individus, ne sont pas prisonniers de leurs représentations sociales (Campbell *et al*, 1996). En effet, les réponses des adolescents en condition standard sont influencées par les modèles

normatifs, mais ils sont de plus capables en condition de substitution, de distinguer les aspects absolus des aspects conditionnels chez leurs parents et chez leurs amis. Nos résultats confirment ainsi que la condition de substitution oriente les sujets en priorité vers l'évaluation de la normativité du thème suggérée par l'emploi de ces consignes (Gaymard, 2003). Cette capacité d'évaluation permet aux jeunes de ne jamais se mettre en rupture nette avec un des deux modèles normatifs.

8.3 Apports et perspectives méthodologiques de la recherche.

Lors de cette recherche, nous avons proposé un travail d'ordre méthodologique sur les consignes employées pour notre questionnaire des choix alternatifs. En effet, nous avons testé des consignes différentes s'inspirant du paradigme d'identification et du paradigme d'auto-présentation évoqués par Jellison & Green (1981).

La consigne du questionnaire 4 (« *répondez comme un jeune qui serait bien vu/ mal vu...* ») avait pour objectif de dés-impliquer les sujets ce qui était sensé les amener à formuler des réponses contre-normatives et à nous donner ainsi accès à une zone masquée (Guimelli & Deschamps, 2003) de la représentation sociale. Les résultats nous ont au contraire montré une représentation plus normative, ce que nous n'expliquons à ce jour que par un biais de désirabilité sociale induit par le contexte de passation. Si nous n'avons pas pu repérer d'effet significatif de ce changement à cause de résultats difficilement exploitables pour le questionnaire 4, nous avons cependant observé des changements majeurs avec l'apparition des consignes de type « *bien vu/ mal vu* ». En effet, nous avons observé qu'avec des consignes de type « *répondez comme le feraient vos amis/parents* » nous obtenions des résultats similaires pour les questionnaires 1 et 2 tandis que le questionnaire 3, qui reprenait une consigne de type « *bien vu/mal vu* » présente des résultats différents. Pour cette passation, les résultats, notamment via les analyses de régressions indiquent que le modèle « bien vu par les parents » est le seul modèle qui soit significatif et prédictif des réponses en condition standard.

Il nous semble que les jeunes ont plus de facilités à identifier ce qui est *bien ou mal vu* par leurs parents plutôt que ce qui est *bien ou mal vu* par leur amis. Ceci s'entend dans la mesure où les parents émettent des consignes, des règles et conditions de façon explicite

tandis que les normes et valeurs qui unissent un groupe d'amis sont de nature plus implicite, n'étant que rarement énoncées. Nous retrouvons ici la distinction entre normes légales et normes sociales (Gaymard, 2007), les injonctions émanant des parents comme du code de la route par exemple étant explicites, elles sont plus facilement identifiables.

Ce type de consigne « bien vu/mal vu » s'était montré efficace pour Flament (1999) et Gaymard (2003) mais leurs populations d'étude étaient composées d'étudiants ou de jeunes adultes. On peut penser que ce type de consigne présente plus de difficultés pour les adolescents. Il est peut être plus difficile pour eux de projeter une évaluation ou un jugement dans le cadre de la substitution plutôt qu'une simple opinion. Peut être cet effort requiert il des capacités en terme d'habilités sociale qui ne sont pas encore tout à fait acquises d'un point de vue développemental ? Berndt (1979) repris par Mallet (2005) indique que la pression à la conformité parmi les pairs atteindrait un pic pendant l'adolescence en raison d'un accroissement des capacités de « *décentration et d'abstraction permettant de se représenter des règles sociales auparavant ignorées* » (Mallet, 2005 p.166). Ces nouvelles capacités permettraient à l'adolescent de mieux cerner les attentes de ses pairs le concernant et lui permettraient surtout d' « *élaborer des représentations plus riches des normes de ses groupes de pairs* » (Mallet, 2005 p.166). Ainsi, peut être existe t'il un gap cognitif entre les jeunes adultes étudiés par Flament (1999) ou Gaymard (2003) et les adolescents auxquels nous nous sommes intéressés ? Celui ci constituerait alors une explication de la difficulté pour nos participants à projeter l'évaluation d'une cible (bien/mal vu) sur une norme.

Outre la question des consignes, la recherche que nous avons mise en place montre certaines vulnérabilités méthodologiques qui limitent la portée et la fiabilité de nos interprétations. Au-delà des changements de recueil d'un questionnaire à l'autre, qui

répondaient initialement à une volonté de comparer les approches méthodologiques, nous estimons que certaines techniques n'étaient peut être pas les plus appropriées pour répondre à la problématique.

Le choix de la méthode d'échantillonnage nous a conduit à n'inclure que trop peu de répondants dans les quatre passations, rendant ainsi la fiabilité et la généralisation des résultats plus difficiles. De même, les méthodes corrélationnelles, de régression, et d'équations structurelles se trouvent atteintes par la faiblesse de l'échantillon.

Le choix de la modalité de réponse peut également constituer un frein : la qualité dichotomique de la réponse force le choix du répondant, l'éloignant peut être de la réalité ressentie et nuancée de son positionnement. Nous pouvons imaginer que pour certains répondants, ce choix forcé ait pu provoquer certaines résistances. Une échelle nuancée (échelles de Lickert par exemple) du type de celle utilisée par Gaymard & Andres (2013) aurait peut être permis moins d'inconforts et de résistances chez les sujets, ainsi qu'un positionnement plus fin ou échelonné en termes de transgression (vs respect) et d'intégration (vs exclusion). De même, ce type d'échelle aurait permis de vérifier certaines qualités psychométriques du questionnaire telles que la consistance interne du questionnaire (alpha de Cronbach), ou encore la validité factorielle des différentes dimensions censées être mesurées par le questionnaire (analyse factorielle exploratoire puis confirmatoire).

Considérant les remarques précédentes, il nous semble également que nous aurions pu prendre en compte certaines dimensions afin de les mettre en lien avec les résultats que nous avons observés : l'âge, les accidents vécus par les répondants ou leur entourage en deux roues, les campagnes de préventions auxquelles il se souviennent avoir été exposés, la

distance en kilomètres séparant leur résidence de leur établissement scolaire, l'existence et la flexibilité des transports ou le nombre d'années de pratique du deux roues. Ces dimensions étaient cependant difficiles à croiser avec notre travail en plan Q, qui s'il augmente notre compréhension des données d'une certaine façon, implique une perte d'informations par rapports aux données brutes en écrasant la variance des données dues aux répondants, pour laisser place à la variance provenant des différences thématiques.

Enfin, afin d'éviter les biais de passation tels que celui qui a semblé toucher le questionnaire 4, il nous semble important à l'avenir de porter encore plus attention à l'harmonisation des conditions de passations. En effet, les résultats du questionnaire 4 laissent penser à l'apparition d'un biais de désirabilité sociale non contrôlé. En effet, lors des passations de ce questionnaire, nous n'avons pas pu faire passer nous même les questionnaires, la direction n'autorisant la passation des questionnaires que via les enseignants. Hormis notre absence, la procédure était la même que pour les autres versions du questionnaire puisque les sujets prenaient leurs instructions sur la première page du document et l'anonymat des réponses était garanti par écrit. Il semble pourtant qu'il y ait eu un biais effectif de désirabilité sociale vis à vis des enseignants, les résultats en condition standard se rapprochant très nettement du respect des règles et du code de la route. La présence de l'autorité, représentée par l'enseignant, a probablement poussé les jeunes à formuler des réponses valorisées par celle ci, c'est dire des réponses normatives dans un système de normes légales.

9. CONCLUSION ET PERSPECTIVES

L'objectif de ce travail de thèse était d'explorer la représentation sociale du cyclomoteur et de sa conduite chez les adolescents afin de mettre à jour l'impact de modèles normatifs (parents et pairs) sur cette dernière.

Nos résultats mettent en lumière l'importance du modèle des pairs chez les adolescents conducteurs de cyclomoteurs à l'instar de ce qui avait été démontré chez les jeunes automobilistes par Gaymard (2009). L'intégration au groupe de pairs apparaît ainsi comme une problématique de premier ordre chez les jeunes dans la compréhension ce qui sous-tend les comportements à risques et ce notamment dans un contexte routier. Nos travaux trouvent cependant une originalité dans l'articulation de cette dimension groupale, présente dans le modèle des pairs, avec le modèle parental. En effet, ce dernier, bien que nous ayant apparu peu impactant lors d'études exploratoires, s'est révélé être un pôle normatif considérable. La négation normative avec le modèle parental constituant la condition de l'usage du deux-roues et donc la liberté d'adhérer aux normes du modèle des pairs, il nous est apparu que les deux pôles normatifs sont indissociables et complémentaires. Il semble alors inopérant de considérer ici qu'un modèle a plus ou moins d'influence mais il apparaît plutôt que nous devions reconsidérer notre approche en termes de niveaux d'influence. Les modèles normatifs apparaissent à l'issue de nos travaux liés par des interactions plutôt que par une compétition. L'un prédomine selon le contexte mais l'autre (ou les autres) ne disparaissent pas et demeurent sous jacents.

Nos travaux font écho, dans le champs des représentations sociales, à la théorie de la conditionnalité, et confirment qu'il n'existe pas un système unique de normes absolues mais bien plusieurs façons d'être et de composer avec la norme (Gaymard, 1999, 2002). Dans la lignée de ces travaux il apparaît également ici que les normes sont largement conditionnelles. Nos travaux confirment également que dans le champs de la sécurité routière cohabitent deux systèmes de normes (Gaymard, 2007, 2009, 2013; Gaymard, Allain, Osiurak & Le Gall, 2011; Gaymard & Tiplica, 2012) avec d'un côté un système de normes légales matérialisées dans le code de la route ou dans les consignes parentales et de l'autre, un système de normes sociales en rapport avec les pratiques des jeunes qui elles mêmes sont basées sur des transgressions perçues comme légitimes dans la représentation.

Dans une perspective de prévention, il nous apparaît pertinent de prendre en compte dans le risque routier la dimension groupale et identitaire du cyclomoteur chez les jeunes. Il est en effet important de comprendre les valeurs de groupe et notamment l'importance de la transgression chez les adolescents pour mieux en cerner l'impact sur la prise de risque en cyclomoteur. La transgression ou l'image transgressive valorisée par le groupe apparaît être un *leitmotiv* bien plus puissant que la simple recherche de sensation dans la prise de risque des jeunes cyclomotoristes sur la route. Nos travaux indiquent également que la négociation parentale peut être un puissant levier de prévention dans la mesure où celle ci tient un rôle majeur dans la modulation des pratiques transgressives, en dictant le *tempo* et la distribution thématique. Une plus grande implication des parents dans le rapport du jeune avec son véhicule semble à ce titre souhaitable.

Si le scooter apparaît ici comme un vecteur d'intégration et d'émancipation pour les adolescents, il semble que sa représentation chez les jeunes ait évolué en même temps que les

pratiques de ces derniers. En effet, l'usage du cyclomoteur chez les adolescents est en net repli et la communauté des scootéristes s'est réduite. On peut imaginer que cette baisse de popularité du cyclomoteur chez les jeunes vienne de la présence de solutions alternatives en terme de transport, avec le renouveau du cyclisme ou l'amélioration des réseaux de transports en commun mais on peut également penser que les jeunes privilégient d'autres objets de communication « non physiques ». La dimension sociale de l'usage du scooter, permettant de voir ses amis et de partager des activités dans un contexte indépendant des parents ou de l'école se matérialise peut être aujourd'hui mieux dans l'usage d'internet, des réseaux sociaux et des smartphones. Les jeunes peuvent retrouver des espaces de liberté et/ou de transgression sur le web et le bricoleur ou le casse-cou en deux-roues est peut être devenue *hacker* ou participant à des sites sulfureux sur la toile. Les adolescents dans des proportions importantes fréquentent des sites ou des réseaux sociaux dont ils connaissent et manipulent parfaitement les codes, un peu à l'image d'un groupe de scootéristes. Le cyclomoteur, s'il n'est pas encore tombé en désuétude, constitue un objet de représentation sociale en pleine transformation, notamment parce qu'il devient un objet de moins en moins partagé par les adolescents.

On peut penser au regard de nos résultats, et en particulier de l'évolution de ces résultats vers une représentation moins transgressive et plus utilitariste, que le scooter sera demain d'avantage perçu comme un moyen de transport plutôt que comme un objet de plaisir ou facteur d'intégration sociale. Il serait alors intéressant de mettre à jour et d'étudier les autres objets sociaux ou les autres pratiques qui par leurs dimensions identitaires permettent aux jeunes de se confronter à des instances de socialisation nouvelles.

Il nous paraît également intéressant par la suite d'adopter un autre mode de recueil des données, notamment en utilisant internet pour la passation de nos outils. En effet, la

population sur laquelle nous avons travaillé dans le cadre de cette thèse plébiscite le web dans ses usages quotidiens et surtout, les passations de formulaires web permettraient d'une part d'agrandir significativement la taille de nos échantillons, améliorant ainsi leur fiabilité et d'autre part d'amoindrir les risques d'apparition de biais de désirabilité sociale aussi puissants que ceux induits par la présence d'un enseignant au moment de répondre.

BIBLIOGRAPHIE

- Abric, J. C. (1987). *Coopération, compétition et représentations sociales*. Cousset: Delval.
- Abric, J.-C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*. Paris: Presses universitaires de France.
- Abric, J.-C. (1996). *Exclusion sociale, insertion et prévention*. Paris: Presses universitaires de France.
- Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales*. Université de Provence, Aix-en-Provence
- Abric, J.-C. (1997a.). *Les représentations sociales : aspects théoriques*. In J. C. Abric (Ed.), *Pratiques sociales et représentations* (2ème ed.). Paris: PUF.
- Abric, J.-C. (1997b). *Méthodologie de recueil des représentations sociales*. In J. C. Abric (Ed.), *Pratiques sociales et représentations* (2ème ed., pp. 59–82). Paris: PUF.
- Abric, J.-C. (2003). *La recherche du noyau central et de la zone muette des représentations sociales*. In J.-C. Abric (Ed.), *Méthodes d'étude des représentations sociales* (pp. pp. 59-80). Ramonville Saint-Agne: Erès.
- Asch, S. E. (1951). *Effects of group pressure upon the modification and distortion of judgments*. In H. Guetzkow (Ed.), *Groups, leadership and men*. Pittsburgh, PA: Carnegie Press.
- Assailly, J.-P. (1992). *Les jeunes et le risque : une approche psychologique de l'accident*. Paris: Vigot.
- Assailly, J.-P., & Granié, M.-A. (2001). *Evaluation du brevet de sécurité routière. Rapport final DSCR/INRETS n° 99 700-13 N°9*. Paris.
- Bandura, A. (1980). *L'apprentissage social*. Liège: Mardaga.
- Barrett, P. (2007). *Structural equation modelling: Adjudging model fit*. *Personality and Individual Differences*, 42, 815-824.
- BCA.Expertise. (2007). *Etude sur le débridage des cyclomoteurs FFSA*.
- Beaudoin, I., & Blais, É. (2010). *Constats d'infraction, accidents de la route et certitude relative de la peine : une évaluation quasi-expérimentale des effets contextuels et structurels de la dissuasion policière*. *La Revue Canadienne de Criminologie et de Justice Pénale*, 52(5), 471–496.

- Berelson, R., Ghiglione, R., & Matalon, B. (1978). *Les Enquêtes Sociologiques : Théories et Pratique*. Paris: Armand Colin.
- Bessin, M., & Gaymard, S. (2010). La représentation du scooter chez les jeunes. Paper presented at the journée d'étude de l'Observatoire du changement social « Jeunes et insécurité routière », Angers.
- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident, Analysis and Prevention*, 38(3), 472-481.
- Bolliet, D., & Schmitt, J-P. (2002). *La socialisation*, Éditions Bréal, collection Thèmes & Débats sociologiques.
- Boudreault, P., & Kalubi, J.-C. (2007). De la méthodologie Q à la DRAP. Retrieved 3 Août, 2013. pp. 93-109. http://www.erudit.org/livre/crir/2007/livrel6_div8.pdf
- Brandau, H., Daghofer, F., Hofmann, M., & Spitzer, P. (2011). Personality subtypes of young moped drivers, their relationship to risk-taking behavior and involvement in road crashes in an Austrian sample. *Accident Analysis and Prevention*, 43(5), 1713-1719.
- Byrnes, J. P., Miller, D. C., & Schafer, W. D. (1999). Gender differences in risk taking: a meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125(3), 367-383.
- Campbell, A., Muncer, S., Guy, A., & Banim, M. (1996). Social representations of aggression: crossing the sex barrier. *European Journal of Social Psychology*, 26, 135-147.
- Casalis, D. (2002). *Dictionnaire fondamental de la psychologie*. Paris: Larousse.
- Causse, P., Kouabéban, D. R., & Delhomme, P. (2004). Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes : quelques déterminants de l'optimisme comparatif. *Le Travail Humain*, 67(3), 235.
- Chartier, J.-P. (2002). La transgression adolescente : une quête de limites ? *La Lettre de L'enfance et de L'adolescence*, 48(2), 21.
- Chevrier, S., & Moreau, C. (2002). Les jeunes et le cyclomoteur. *Agora Débats/jeunesses*, 27(27), 86-97.
- Chokier, N., & Moliner, P. (2006). La « zone muette » des représentations sociales, pression normative et/ou comparaison sociale ? *Bulletin de Psychologie*, 483(3), 281.
- Churchill, G. A. (1979). A Paradigm for Developing Better Measures of Marketing Constructs. *Journal of Marketing Research*, 64-73.

- Cialdini, R. B., & Trost, M. R. (1998). Social Influence: Social Norms, Conformity and Compliance. In D. Gilbert, G. Lindzey & S. Fiske (Eds.), *The Handbook of Social Psychology* (pp. 151-192). New York: McGraw-Hill.
- Codol, J. P. (1975). On the so-called «superior conformity of the self behavior»: twenty experimental investigations. *European Journal of Social Psychology*, 5, 457-501.
- Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez, C., & Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Official Journal of the Division of Health Psychology*, 14(3), 217-222.
- Dancey, C. P., & Reidy, J. (2007). *Statistiques sans maths pour psychologues : SPSS pour Windows QCM et exercices corrigés*. Bruxelles: De Boeck
- Dany, L., & Apostolidis, T. (2002). L'étude des représentations sociales de la drogue et du cannabis : un enjeu pour la prévention. *Santé Publique*, 14(4), 335-344.
- De Rosa, A., & Bocci, E. (2000, 2000). Social representations of and on the internet: the persuasive power of advertising through the world wide web. Paper presented at the Conférence internationale sur les représentations sociales Montréal.
- Depeau, S., Ramadier, T., & Colbeau-Justin, L. (2005). Incidences comportementales des fonctions du risque chez les jeunes motocyclistes. *Recherche Transports et Sécurité*, 87, 129-145.
- Deschamps, J. C., & Guimelli, C. (2002). La composante émotionnelle des représentations sociales : émotions rapportées et tendances à l'action dans une étude comparative des représentations sociales de l'insécurité en France et en Suisse. *Nouvelle Revue de Psychologie Sociale - New review of Social Psychology*, 1, 59 - 65.
- Doise, W. (1986). Les représentations sociales: Définition d'un concept. In W. Doise & Palmonari.A (Eds.), *L'étude des représentations sociales* (pp. 81-94). Paris: Delachaux et Niestlé.
- Doise, W. (1992). L'ancrage dans les études sur les représentations sociales. *Bulletin de Psychologie*, XLV (405), 189-195.
- Doise, W. Clemence, A., & Lorenzi-Cioldi, F. (1993). Consensus et représentations sociales: Réponse à Claude Flament. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 6, 133-140.
- Doise, W., & Palmonari.A. (1986). Caractéristiques des représentations sociales. In *L'étude des représentations sociales* (pp. 12-33). Paris: Delachaux et Niestlé.

- Dompnier, B., & Pansu, P. (2007). L'intervention des explications causales internes en termes d'effort dans les stratégies d'autoprésentation et le jugement social: perspectives sociocognitives. *Psychologie Française*, 52(4), 459-478.
- Dubois, N. (1994). *La norme d'intériorité et le libéralisme*. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble.
- Durkheim, É. (1898). Représentations individuelles et représentations collectives. *Revue de métaphysique et de morale*, 6, 273-302.
- Faverge, J., Reuchlin, M., & Valin, E. (1956). VI. Méthodes statistiques. *L'année Psychologique*, 56, 366-369.
- FFSA. (2009). *Rapport annuel 2009*. Paris.
- Flament, C. (1981). L'Analyse de Similitude, une Technique pour les Recherches sur les Représentations Sociales. *Cahiers de Psychologie Cognitive*, 1, 375- 395.
- Flament, C. (1994a). Aspects périphériques des représentations sociales. In D. Jodelet (Ed.), *Les représentations sociales* (pp. 204-219). Paris: PUF.
- Flament, C. (1994b). Structure, dynamique et transformation des représentations sociales. In J. C. Abric (Ed.), *Pratiques Sociales et Représentations* (pp. 37-57). Paris: Presses Universitaires de France.
- Flament, C. (1996). Les valeurs du travail : la psychologie des représentations sociales comme observatoire d'un changement historique. In J. C. Abric (Ed.), *Exclusion sociale, insertion et prévention* (pp. 113-124). Saint-Agne: Eres.
- Flament, C. (1999). La représentation sociale comme système normatif. *Psychologie et Société*, 1, 29-35.
- Flament, C. (1999). Liberté d'opinion et limite normative dans une représentation sociale: le développement de l'intelligence. *Swiss Journal of Psychology*, 58(3), 201-206.
- Flament, C. (2001a). Approche structurale et aspects normatifs des représentations sociales. *Psychologie et société*, 2(4), 57-80.
- Flament, C. (2001b). Représentation sociale et normativité: quelques pistes. In B. N. Kalampakis (Ed.), *Penser la vie, le social, la nature. Mélanges en l'honneur de Serge Moscovici* (pp. 257-261). Paris: Maison des Sciences de l'Homme.
- Flament, C., Guimelli, C., & Abric, J.-C. (2006). Effets de masquage dans l'expression d'une représentation sociale. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 69, 15-31.

- Flament, C., & Milland, L. (2005). Un effet Guttman en ACP. *Mathematics and Social Sciences*, 171, 25-49.
- Flament, C., & Milland, L. (2010). La substitution dans les études de représentations sociales : quel processus impliqué ? *Psychologie Française*, 55(3), 195-210.
- Flament, C., & Rouquette, M.-L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires. Comment étudier les représentations sociales*. Paris: Armand Colin.
- Foucart, T. (2006). Colinéarité et régression linéaire. *Mathematics and Social Sciences*, 173(1), 5-25.
- Gaymard, S. (1999). *Les études supérieures comme enjeu dans un contexte de négociation implicite entre les filles d'origine maghrébine et leurs parents: Aspects conditionnels et normatifs des représentations sociales dans une situation de biculturalisme*. Thèse de Doctorat publiée. Université de Provence, Aix-en Provence, France.
- Gaymard, S. (2000). Représentation mentale et représentation sociale : de la pensée à la pensée sociale. *Les Cahiers Pédagogiques, Hors-série*, 4-7.
- Gaymard, S. (2002). Représentation sociale et algèbre de Boole : une étude des modèles normatifs dans une situation de biculturalisme. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 15(1), 163-184.
- Gaymard, S. (2003a). *La négociation interculturelle chez les filles franco-maghrébines. Une étude de représentation sociale*. Paris: L'Harmattan, *Déviances et Société*, Collection Logiques Sociales.
- Gaymard, S. (2003b). Représentation sociale et modèles normatifs dans un contexte biculturel. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 58, 50-58.
- Gaymard, S. (2006). La représentation de la personne âgée : comparaison entre les professionnels et les étudiants. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 3(19), 69-91.
- Gaymard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs. Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche Transports Sécurité*, 97, 339-359.
- Gaymard, S. (2009). Norms in social representations : two studies with french young drivers. *European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 1(2), 165-181.
- Gaymard, S. (2010). *Rapport final du projet VIPPER : Visibilité psycho-physique des piétons dans l'environnement routier*. Angers.

- Gaymard, S. (2012). Pedestrian Representation Through the Analysis of Little Stories. *Psychology of Language and Communication*, 16(3), 195-200.
- Gaymard, S. (2014). The Theory of Conditionality: An Illustration of the Place of Norms in the Field of Social Thinking. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 44(2), 229-247.
- Gaymard, S., Allain, P., Osiurak, F., & Le Gall, D. (2011). The conditions of respect of rules in young and elderly drivers: An exploratory study. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 3(1), 11-28.
- Gaymard, S., & Andrés, S. (2009). Représentations, modèles normatifs et compétences sociales : une étude exploratoire dans un lycée sensible en Espagne. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 2, 43-69.
- Gaymard, S., & Andrés, S. (2013). Vulnerable users: two exploratory studies with teenagers and with students. Paper presented at the VII Congreso Nacional de Psicología Jurídica y Forense. Madrid. 14-16 février.
- Gaymard, S., Andrés, S., & Nzobounsana, V. (2011). La representación social y las emociones de los conductores Franceses y Españoles acerca de los peatones. In M. Expósito, C. Herrera, G. Buela-Casal, M. Novo & F. Fariña (Eds.), *Psicología Jurídica. Áreas de investigación* (pp. 435-442). Santiago de Compostela:: Consellería de Presidencia, Xustiza e Administracións Públicas.
- Gaymard, S., & Bessin, M. (2012). Exploratory approach to teenage moped and light motorcycle driving: between risk-taking and safety. Paper presented at the 5 International Conference on Traffic and Transport Psychology (ICTTP).
- Gaymard, S., & Bessin, M. (2014). The influence of normative models in the social representation of the moped among young teenage boys : A pilot study. *Securitas Vialis : Behavior and training of drivers*, 17, 21-41.
- Gaymard, S., Bessin, M., & Andrés, S. (2014). Riesgos y transgresiones en carretera: el punto de vista de los aprendices adolescentes (Risks and transgressions on the road: the point of view of young apprentices). In R. Arce, F. Fariña, M. Novo & D. Seijo (Eds.), *Psicología Jurídica y Forense. Investigación-Acción*. Santiago de Compostela: SEPJF.
- Gaymard, S., Bessin, M., & Bordarie, J. (2012). Plan départemental d'actions de sécurité routière PDASR: rapport final.
- Gaymard, S., Bessin, M., Bordarie, J., & Leguen, H. (2012). La problématique d'accidentologie des deux roues: décrypter le problème via l'analyse des réseaux sociaux. In S.

- Gaymard & A. Egidio (Eds.), Sécurité et facteurs humains dans les moyens de transports: une approche multidisciplinaire (pp. 87–103). Paris: L'Harmattan.
- Gaymard, S., & Tiplica, T. (2012). Conditional respect towards the pedestrian: difference between men and women and risk modeling by the Bayesian approach. *Quality & Quantity*, 48(1), 91-110.
- Gilibert, D., & Cambon, L. (2003). Paradigms of the sociocognitive approach. In N. Dubois (Ed.), *A sociocognitive approach to social norms* (pp. 38-69). London: Routledge.
- Goffman, E. (1959). *The presentation of self in Everyday Life*. Garden City, NY: Doubleday Anchor Books.
- Gonzales, R., Pazos Oton, M. & Wolff, J-P. (2013) Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse. *Annales de géographie*, Armand Colin, 2013, pp. 619-643
- Graham, J. W., Marks, G., & Hansen, W. B. (1991). Social Influence Processes Affecting Adolescent Substance Use. *Journal of Applied Psychology*, 76(2), 291-298.
- Guimelli, C. (1993). Concerning the structure of social representations. *Textes sur les représentations sociales*, 2(2), 85-92.
- Guimelli, C. (1994). *Structures et transformations des représentations sociales*. Neuchâtel: Delachaux et Niestlé, Coll. Textes de Base en Sciences Sociales.
- Guimelli, C.(1998). Differentiation between the central core elements of social representations : Normative vs. Functional elements. *Swiss Journal of Psychology*, 57(4), 209-224.
- Guimelli, C. (1998). Differentiation between the central core elements of social representations : Normative vs. Functional elements. *Swiss Journal of Psychology*, 57(4), 209-224.
- Guimelli, C. (1999). *La pensée sociale*. Paris: PUF, Que sais-je ?
- Guimelli, C., & Deschamps, J. C. (2000). Effets de contexte sur la production d'associations verbales. Le cas des représentations sociales des Gitans. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 47(48), 44-54.
- Guimelli, C., & Rouquette, M.-L. (1992). Contributions du modèle associatif des schèmes cognitifs de base à l'analyse structurale des représentations sociales. *Bulletin de Psychologie*, XLV(405), 196-203.

- Gutiérrez, B. L. N., & Palacios, F. F. (2004). La búsqueda de un mundo diferente. La representación social que determina la toma de decisiones en adolescentes mexicanos usuarios de drogas ilegales. *Salud Mental*, 27(4), 26-34.
- Haines, M. P. (2014). A social norms approach to preventing binge drinking at Colleges and Universities. The Higher Education Center for Alcohol and other Drug Prevention.
- Hibell, B., Guttormsson, U., Ahlström, S., Balakireva, O., Bjarnason, T., Kokkevi, A., et al. (2012). The 2011 ESPAD Report : Substance Use Among Students in 36 European Countries (p. 394).
- Hollander, E. P. (1960). Competence and conformity in the acceptance of the influence. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 61, 360-365.
- Jellison, J. M., & Green, J. (1981). A self-presentation approach to the fundamental attribution error: The norm of internality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 40(4), 643-649.
- Jodelet, D. (1984). Représentation sociale : phénomènes, concept et théorie. In S. Moscovici (Ed.), *Psychologie sociale* (pp. 357-378). Paris: PUF.
- Jöreskog, K. G. (1999). How large can a standardized coefficient be ? <http://www.ssicentral.com/lisrel/techdocs/HowLargeCanaStandardizedCoefficientbe.pdf>.
- Juhel, J. (2015). Modèles structuraux et inférence causale. In J. Juhel & G. Rouxel (Eds.), *Différences et variabilités en psychologie* (pp. 1-45). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Kenny, D. (2014, 6 Février 2014). Measuring model fit. Retrieved 30 Mai 2014, from <http://davidakenny.net/cm/fit.htm>
- Kindelberger, C., & Mallet, P. (2006). Buts sociaux et relations entre pairs au début de l'adolescence : Les buts de l'individu sont-ils liés à la perception que ses pairs ont de lui ? *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 1(69), 71-81.
- Lebart, L., Morineau, A., & Piron, M. (1997). *Statistique Exploratoire Multidimensionnelle*. Paris: Dunod, 2ème Edition.
- Lévy, E., & Lehalle, H. (2002). La catégorisation des infractions aux règles sociales chez les adolescents : au-delà des circonstances, les progrès de l'abstraction. *Enfance*, 54(2), 187-296.

- Lheureux, F., Rateau, P., & Guimelli, C. (2008). Hiérarchie structurale des représentations sociales et conditionnalité. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 77, 41-55.
- Licht, M. H. (1995). Multiple Regression and Correlation. In L. Grimm & P. Yarnold (Eds.), *Reading and understanding multivariate statistics*. Washington: American Psychological Association.
- Lourel, M., Gueguen, N., & Mouda, F. (2007). L'évaluation du burnout de Pines : adaptation et validation en version française de l'instrument Burnout Measure Short version (BMS-10). *Pratiques psychologiques*, 13, 353-364.
- Mallet, P. (2005). A quoi tient la propension des adolescents de 15 ans, placés dans des situations fictives, à conduire imprudemment une voiture ? Les poids respectifs des pairs et de la personnalité in M.A. Granié (Ed.), *Développement Social et Sécurité Routière. Rapport final de recherche sur subvention PREDIT/DSCR* (pp. 161-173). Arcueil : INRETS.
- Malewska-Peyre, H., Taboada-Leonetti, I., Zaleska, M., Basdevant, C., Bonerandi, J. P., Eyzat, A., et al. (1982). Crise d'identité et déviance chez les jeunes immigrés. Centre de Formation et de Recherche de l'Education Surveillée. Vaucresson, Paris: La Documentation Française.
- Mead, G. H. (Ed.). (1934). *Mind, self & society from the standpoint of a social behaviorist* Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Michel, G., Purper-Ouakil, D., & Mouren-Siméoni, M. C. (2002). Prises de risque chez les jeunes. Les conduites dangereuses en véhicules motorisés. *Neuropsychiatrie de l'Enfance et de l'Adolescence*, 50(8), 583-589.
- Miles, J., & Shevlin, M. (2007). A time and a place for incremental fit indices. *Personality and Individual Differences*, 42, 869-874.
- Milgram, S. (Ed.). (1974). *Obedience to Authority: An Experimental View*. New heaven: Harpercollins.
- Milland, L. (2002). Pour une approche de la dynamique du rapport entre représentations sociales du travail et du chômage. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 15(2), 27-56.
- Milland, L., & Flament, C. (2010). Les facettes d'une représentation sociale : nouvelle approche des effets de masquage. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 2(86), 213-240.

- Ministère de l'intérieur. (2014). Bilan provisoire de l'accidentalité en 2013. Communiqué de presse.
<http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securiteroutiere/Bilan-de-l-accidentologie>
- Moliner, P. (1994). Les deux dimensions des représentations sociales. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 7(2), 73-85.
- Moliner, P. (1996). *Images et représentations sociales*. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble.
- Moliner, P. (1998). Dynamique naturelle des représentations sociales. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 40, 62-70.
- Moliner, P., & Martos, A. (2005). La fonction génératrice de sens du moyau des représentations sociales : une remise en cause ? *Textes sur les représentations sociales*, 14, 3.1-3.12.
- Morin, E. (1990). *Introduction à la pensée complexe*. Paris Essai.
- Morin, E. (1994). *La complexité humaine*. Paris: Flammarion.
- Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public*. Paris: PUF.
- Moscovici, S. (1993). Introductory adress. *Papers on social representations*, 2(3), 160-170.
- Moscovici, S. (1998). Comment voit-on le monde ? *Représentations sociales et réalité. Sciences Humaines*, hors série(21), 11-13.
- Moscovici, S. (1999). Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire. In D. Jodelet (Ed.), *Les représentations sociales* (pp. 70-103). Paris: PUF.
- Moscovici, S. (1999). Noms propres, noms communs et représentations sociales. *Psychologie et Société*, 1, 81-104.
- Moscovici, S., & Zavalloni, M. (1969). The group as a polarizer of attitudes. *Journal of Personality and Social Psychology*, 12, 125-135.
- Mucchielli, A. (1991). *Les méthodes qualitatives*. Paris: Presses universitaires de France (Que sais- je 3, 2591).
- Mucchielli, L. (1999). La déviance, entre normes transgression et stigmatisation. *Sciences humaines*, 99, 20-25.

- Mugny, G., Quiamzade, A., & Tafani, E. (2001). Dynamique représentationnelle et influence sociale. In P. Moline (Ed.), *La dynamique des représentations sociales* (pp. 123-161). Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble.
- Njå, O. (2011). Adolescents riding mopeds compared to adolescents riding light motorcycles. *Safety Science Monitor*, 7(2), 1-14.
- Njå, O., & Nesvåg, S. M. (2007). Traffic behaviour among adolescents using mopeds and light motorcycles. *Journal of Safety Research*, 38(4), 481-492.
- ONISR. (2007). *La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2006*. Paris: La documentation française.
- ONISR. (2011). *La sécurité routière en France : Bilan de l'année 2010*. Paris.
- ONISR. (2012). *Bilan de l'année 2011*. Paris.
- ONISR. (2013). *L'accidentalité en 2012, France entière*. Paris.
- ONISR. (2013). *La sécurité routière en France : Bilan de l'année 2012*. Paris.
- ONISR. (2014). *La sécurité routière en France : Bilan de l'année 2013*. Paris.
- ONISR. (2015). *La sécurité routière en France: Bilan provisoire de l'année 2014*. Paris.
- Parker, H., Williams, L., & Aldridge, J. (2002). The Normalization of "Sensible" Recreational Drug Use. *Sociology*, 36(4), 941-964.
- Pasquier, D., & Valeau, P. (2006). Le paradigme de Jellison et Green : de la clairvoyance à la réactivité normative. *Psychologie Du Travail et Des Organisations*, 12, 1-19.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., et al. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Perrin, S. (2010). *Norme d'internalité et jugement social : Influence des dimensions de lieu de causalité et de contrôle interne sur les processus d'attribution de valeur sociale*. Université de Rennes 2. Thèse soutenue le 8 Décembre 2010, Rennes.
- Reeder, A. I., Chalmers, D. J., & Langley, J. D. (1992). Motorcycling attitudes and behaviours. I. 12 and 13 year old adolescents. *Journal of Paediatrics and Child Health*, 28(3), 225-230.
- Reuchlin, M. (1976). *Précis de statistique*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Reuchlin, M. (1991). Plan d'analyse factorielle, sub verbo. In *Grand dictionnaire de la psychologie*. Paris: Larousse.

- Reuchlin, M. (1991). Plan d'analyse factorielle, sub verbo. Grand dictionnaire de la psychologie. Paris: Larousse.
- Riou, D. (2010). Les deux-roues motorisés face aux enjeux de sécurité routière. Note rapide Mobilité, 503.
- Rizkallah, E. (2003). Le modèle bi-dimensionnel des RS: Une critique théorique. Journal International sur les Représentations Sociales, 1(1), 1-10.
- Rodriguez-Tomé, H., Jackson, S., & Bariaud, F. (1997). Regards actuels sur l'adolescence. Paris: PUF.
- Roland-Levy, C. (2002). Passage du Franc à l'Euro: Représentation sociale et attitude. Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale, 55, 39-48.
- Roland-Levy, C. (2004). Genesis of the social representation of the euro. New review of social psychology, 2(4).
- Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. Psychological Monographs, 80.
- Rouanet, H., & Le Roux, B. (1993). Analyse des Données Multidimensionnelles. Paris: Dunod.
- Rouquette, M. L. (1994). Une classe de modèles pour l'analyse des relations entre cognèmes. In C. Guimelli (Ed.), Structures et transformations des représentations sociales (pp. 153-170). Neuchâtel: Delachaux et Niestlé.
- Rouquette, M. L., & Rateau, P. (1998). Introduction à l'étude des représentations sociales. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble.
- Roussel, P., Durrieu, F., Campoy, E., & ElAkremi, A. (2002). Méthodes d'équations structurelles: recherche et application en gestion. Paris: Economica.
- Roussiau, N., & Bonardi, C. (2001) Les représentations sociales: état des lieux et perspectives. Editions Mardaga.
- Rugkåsa, J., Knox, B., Sittlington, J., Kennedy, O., Treacy, M. P., & Abaunzac, P. S. (2001). Anxious adults vs. cool children: children's views on smoking and addiction. Social Science & Medicine, 53(5), 593-602.
- Schein, E. H. (Ed.). (1987). Process Consultation (Vol. 2). Reading, MA: Addison- Wesley.
- Schein, E. H. (1990). Organizational Culture. American Psychologist, 45, 109-119.
- Seca, J.-M. (2001). Les représentations sociales. Paris: Armand Collin.

- Sherif, M. (1935). A study of some social factors in perception. *Archives of psychology*, 187.
- Simons-Morton, B. G., Bingham, C. R., Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Chen, R., Barretto, A., et al. (2013). The effect on teenage risky driving of feedback from a safety monitoring system : a randomized controlled trial. *The Journal of Adolescent Health : Official Publication of the Society for Adolescent Medicine*, 53(1), 21-26.
- Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Chen, R., Klauer, S. G., Lee, S. E., Wang, J., et al. (2012). Peer influence predicts speeding prevalence among teenage drivers. *Journal of Safety Research*, 43(5-6), 397-403.
- Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Zhang, Z., Klauer, S. E., Lee, S. E., Wang, J., et al. (2011). The effect of passengers and risk-taking friends on risky driving and crashes/near crashes among novice teenagers. *The Journal of Adolescent Health : Official Publication of the Society for Adolescent Medicine*, 49(6), 587-593.
- Sivo, S., Fan, X., Witte, L., & Willse, J. (2006). The Search for "Optimal" Cutoff Properties: Fit Index Criteria in Structural Equation Modeling. *The Journal of Experimental Education*, 74(3), 267-288.
- Steiger, J. H. (2007). Understanding the limitations of global fit assessment in structural equation modeling. *Personality and Individual Differences*, 42, 893-898.
- Stephenson, W. (1953). *The Study of Behavior: Q-Technique and its Methodology*. Chicago IL: University of Chicago Press.
- Tafani, E., Audin, S., & Apostolidis, T. (2002). Asymétries Positionnelles, Identité sociale et Dynamique représentationnelle : une étude expérimentale sur la représentation sociale des Droits de l'Homme. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 54, 47-61.
- Van Elslande, P. (2008). *Accidentologie, usage et représentations des Deux-Roues Motorisés - Rapport final du projet "2RM": Agence Nationale de la Recherche*.
- Vergès, P. (1992). L'évocation de l'argent: Une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation. *Bulletin de Psychologie*, XLV (405), 203-209.

INDEX DES FIGURES ET TABLEAUX

Figure 1: Mortalité des usagers rapportée à leur part dans le trafic en 2012. Source: Ministère de l'intérieur, 2014.....	76
Figure 2: Nombre de cyclomotoristes tués et blessés hospitalisés par classe d'âge en 2013 (ONISR, 2014)	78
Figure 3: Taux d'alcoolémie des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents selon l'âge (ONISR, 2014)	80
Figure 4: Nombre de cyclomotoristes positifs à l'alcool dans les accidents selon l'heure et le jour en 2013 (ONISR, 2014)	81
Figure 5: Fréquence d'apparition des termes en condition standard (n=6)	91
Figure 6: Résultats des associations libres en conditions de substitution	92
Figure 8: Plans expérimentaux résumant les conditions de passations	109
Figure 9: Répartition des sujets selon le type de questionnaire et l'établissement d'origine	113
Figure 10: Thématique 1: Usages du scooter	125
Figure 11: Thématique 2: Obtention du scooter.....	126
Figure 12: Thématique 3: Image du scooter.....	126
Figure 13: Thématique 4: Modification du scooter.....	127
Figure 14: Thématique 5: Scooter, vitesse et acrobaties	128

Figure 15: Thématique 6: Scooter, alcool et cannabis	129
Figure 16: Thématique 7: Scooter et vie de groupe	131
Figure 17: Thématique 8: Scooter et respect/irrespect de la règle	132
Figure 18: Q1: Proportions moyennes en pourcentages des réponses transgressives selon les conditions Standard, Amis et Parents.....	141
Figure 19: Q1: Scores "transgression" moyens en % en fonction des conditions Standard, Amis et Parents.....	142
Figure 20: Modèle structurel du questionnaire 1: Influence des conditions (Amis vs parents) sur les scores de transgression en condition standard	144
Figure 21: Q2: Scores "transgression" moyens en % en fonction des conditions S, A et P	150
Figure 22: Q2: Scores "intégration" moyens en % en fonction des conditions S, A et P ...	152
Figure 23: Q2 - proportions moyennes en % des réponses "transgression" selon les S, A et P	153
Figure 24: Q2 - proportions moyennes en % des réponses "intégration" selon les conditions S, A et P	154
Figure 25: Modèle d'équations structurelles selon les condition S, A, P et les dimensions "transgression" et "intégration"	156
Figure 26: Modèles d'équations structurelles selon les conditions S, A et P pour la dimension "transgression"	158

Figure 27: Modèles d'équations structurelles selon les conditions S, A et P pour la dimension "intégration"	159
Figure 28: Q-scores moyens "transgression" par thématiques selon les conditions S, A, P et Bien vu / Mal vu (%).....	167
Figure 29: Q-scores moyens "intégration" par thématique selon les conditions S, A, P et Bien vu/Mal vu (%)	169
Figure 30: Proportions moyennes des réponses "transgression" par condition SAP et Bien vu /Mal vu	170
Figure 31 : Proportions moyennes des réponses "intégration" par condition SAP et Bien vu / Mal vu	171
Figure 32: Modèle d'équations structurelles "transgression" selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu	176
Figure 33: Modèle d'équations structurelles "intégration" selon les conditions SAP et Bien vu/ Mal vu	177
Figure 34: Q-scores moyens "transgression" par thématiques selon les conditions SAP et bien vu / mal vu.....	186
Figure 35: Q-scores moyens "intégration" par thématiques selon les conditions SAP et bien vu / mal vu.....	188
Figure 36: Proportions moyennes des réponses "transgression" par conditions SAP et bien vu / mal vu.....	189

Figure 37: Synthèse des comparaisons de moyennes - Scores "intégration" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu	190
Figure 38: Modèle d'équations structurelles "transgression" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu.....	194
Figure 39: Modèle d'équations structurelles "intégration" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu.....	195
Figure 40: Analyse thématique du contenu Histoire 12 - Usages du scooter	206
Figure 41: Analyse thématique du contenu Histoire 14 - Obtention du scooter	210
Figure 42 : Analyse thématique du contenu Histoire 4 - Scooter disgracieux.....	214
Figure 43: Analyse thématique du contenu Histoire 9 - Scooter peu virilisant	217
Figure 44: Analyse thématique du contenu Histoire 1 - Débridage.....	220
Figure 45: Analyse thématique du contenu Histoire 2 - Course	225
Figure 46: Analyse thématique du contenu Histoire 7 - Acrobaties	228
Figure 47: Analyse thématique du contenu Histoire 5 - Conduite sous cannabis.....	231
Figure 48: Analyse thématique du contenu H10 - Conduite sous alcool.....	233
Figure 49: Analyse thématique du contenu Histoire 3 - Jeune sans scooter	238
Figure 50: Analyse thématique du contenu Histoire 13 - Avec ses amis pour...	240
Figure 51: Analyse thématique du contenu Histoire 16 - Amis au supermarché.....	242

Figure 52: Analyse thématique du contenu Histoire 6 - Bouchons.....	244
Figure 53: Analyse thématique du contenu Histoire 8 - Non port du casque	246
Figure 54: Analyse thématique du contenu Histoire 11 - Rapport aux forces de l'ordre	248
Figure 55: Analyse thématique du contenu Histoire 15 - Automobiliste klaxonne	251

Tableaux

Tableau 1: Notes brutes moyennes selon les conditions de passation (n=34)	137
Tableau 2: Scores moyens selon les conditions en % (n=34)	139
Tableau 3: Q-scores A moyens en % selon les conditions (S,A,P).....	139
Tableau 4: Q-scores moyens de transgression en % selon les conditions.....	149
Tableau 5: Q-scores moyens d'intégration en % selon les conditions.....	151
Tableau 6: Corrélations entre les Q-scores "transgression" et "intégration" selon les conditions SAP (rho de Spearman).....	155
Tableau 7: Q-scores moyens "transgression" en pourcentage selon les conditions SAP et bien vu/mal vu.....	165

Tableau 8: Q-scores moyens "intégration" en pct selon les conditions SAP et bien vu / mal vu	168
Tableau 9: Synthèse des comparaisons de moyenne- Scores "transgression" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu	170
Tableau 10: Synthèse des comparaisons de moyennes- Scores "intégration" selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu	172
Tableau 11: Corrélations entre scores moyens "transgression" selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu	173
Tableau 12: Corrélations entre scores moyens "intégration" selon les conditions SAP et Bien Vu / Mal vu	173
Tableau 13: Q-scores moyens "transgression" en pourcentages selon les conditions SAP et Bien vu / Mal vu	185
Tableau 14: Q-scores moyens "intégration" en pct selon les conditions SAP et bien vu / mal vu	187
Tableau 15: Synthèse des comparaisons de moyennes - Scores "transgression" selon les conditions SAP et bien vu/ mal vu	189
Tableau 16: Synthèse des comparaisons de moyennes - Scores "intégration" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu	191
Tableau 17: Corrélations entre scores moyens "transgression" selon les conditions SAP et bien vu / mal vu	192

Tableau 18: Corrélations entre scores moyens "intégration » selon les conditions SAP et bien
vu / mal vu..... 192

TABLE DES ANNEXES

Tableau 19: Notes brutes moyennes (transgression) selon les conditions de substitution.....	301
Tableau 20: Notes brutes moyennes (intégration) selon les conditions de substitution.....	301
Tableau 21: Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Amis bien vu/ mal vu ».....	302
Tableau 22: Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Amis bien vu/mal vu ».....	302
Tableau 23: Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Parents bien vu/mal vu ».....	303
Tableau 24: Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Parents Bien vu/mal vu ».....	303
Tableau 25: Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Amis Bien vu/mal vu ».....	304
Tableau 26: Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Amis Bien vu/mal vu ».....	304
Tableau 27: Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Parents Bien vu/mal vu ».....	305

Tableau 28: Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Parent Bien vu/mal vu »	305
Outils des petites histoires à compléter	307
Questionnaire des choix alternatifs 1	311
Questionnaire des choix alternatifs 2	312
Questionnaire des choix alternatifs 3	315
Questionnaire des choix alternatifs 4	318

Tableau 19: Questionnaire 2 : Notes brutes moyennes (transgression) selon les conditions de substitution

	Condition Standard	Condition AMIS	Condition Parents
Vitesse	1,028	1	1,611
Débridage	1,111	1,111	1,944
Respect du code	1,528	1,333	2
Dépassements	1,222	1,083	1,944
Indépendance1	1,611	1,194	1,972
Alcool	1,778	1,361	1,972
Liberté 2	1,333	1,139	1,944
Indépendance2	1,222	1,056	1,944
Acrobaties	1,444	1,028	2

Tableau 20: Questionnaire 2 : Notes brutes moyennes (intégration) selon les conditions de substitution

	Condition standard	Condition Amis	Condition Parents
Liberté 1	1,222	1,139	1,861
Intégration 1	1,111	1,056	1,556
Succès filles	1,417	1,389	1,889
Soirées	1	1	1,611
Identité	1,306	1,194	1,583
Look du scooter	1,25	1,083	1,944
Sorties entre Amis	1,167	1,111	1,694

Tableau 21: Questionnaire 3 : Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Amis bien vu/ mal vu »

	C. AMI standard	C. AMI bien vu	C. AMI mal vu
Vitesse	1,308	1,115	1,846
Débridage	1,346	1,308	1,846
Respect du code	1,462	1,385	1,769
Dépassements	1,577	1,308	1,885
Indépendance1	1,539	1,192	1,769
Alcool	1,539	1,385	1,846
Liberté 2	1,269	1,231	1,846
Indépendance2	1,385	1,308	1,769
Acrobaties	1,500	1,115	1,885

Tableau 22: Questionnaire 3 : Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Amis bien vu/mal vu »

	C. AMI standard	C. AMI bien vu	C. AMI mal vu
Liberté 1	1,269	1,231	1,808
Intégration 1	1,115	1,154	1,692
Succès filles	1,462	1,115	1,769
Soirées	1,192	1,192	1,731
Identité	1,539	1,269	1,769
Look du scooter	1,423	1,269	1,769
Sorties entre Amis	1,269	1,192	1,846

Tableau 23: Questionnaire 3 : Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Parents bien vu/mal vu »

	C. Parent standard	C. Parent bien vu	C. Parent mal vu
Vitesse	1,083	1,792	1,042
Débridage	1,167	1,792	1,042
Respect du code	1,583	1,917	1,167
Dépassements	1,417	1,875	1,125
Indépendance1	1,417	1,875	1,042
Alcool	1,625	1,917	1,083
Liberté 2	1,250	1,875	1,083
Indépendance2	1,167	1,792	1,125
Acrobaties	1,500	1,875	1,167

Tableau 24: Questionnaire 3 : Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Parents Bien vu/mal vu »

	C. Parent standard	C. Parent bien vu	C. Parent mal vu
Liberté 1	1,208	1,792	1,125
Intégration 1	1,125	1,500	1,292
Succès filles	1,708	1,833	1,250
Soirées	1,042	1,708	1,083
Identité	1,292	1,792	1,083
Look du scooter	1,292	1,708	1,250
Sorties entre Amis	1,208	1,750	1,083

Tableau 25: Questionnaire 4 : Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Amis Bien vu/mal vu »

Tableau 4.1.X :

	C. AMI standard	C. AMI bien vu	C. AMI mal vu
Vitesse	1,185	1,222	1,778
Débridage	1,370	1,222	1,778
Respect du code	1,741	1,593	1,704
Dépassements	1,704	1,148	1,778
Indépendance1	1,852	1,259	1,778
Alcool	1,926	1,370	1,741
Liberté 2	1,519	1,111	1,704
Indépendance2	1,630	1,296	1,741
Acrobaties	1,778	1,222	1,889

Tableau 26: Questionnaire 4 : Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Amis Bien vu/mal vu »

	C. AMI standard	C. AMI bien vu	C. AMI mal vu
Liberté 1	1,333	1,222	1,778
Intégration 1	1,074	1,148	1,667
Succès filles	1,926	1,185	1,667
Soirées	1,037	1,111	1,704
Identité	1,407	1,333	1,815
Look du scooter	1,444	1,222	1,704
Sorties entre Amis	1,333	1,148	1,741

Tableau 27: Questionnaire 4 : Notes brutes moyennes (transgression/respect) en condition « Parents Bien vu/mal vu »

	C. Parent standard	C. Parent bien vu	C. Parent mal vu
Vitesse	1,208	1,917	1,125
Débridage	1,375	1,917	1,167
Respect du code	1,750	1,833	1,167
Dépassements	1,625	1,875	1,125
Indépendance1	1,583	1,917	1,083
Alcool	1,792	1,917	1,083
Liberté 2	1,625	1,917	1,083
Indépendance2	1,333	1,917	1,083
Acrobaties	1,750	1,958	1,042

Tableau 28: Questionnaire 4 : Notes brutes moyennes (intégration/exclusion) en condition « Parent Bien vu/mal vu »

	C. Parent standard	C. Parent bien vu	C. Parent mal vu
Liberté 1	1,333	1,833	1,125
Intégration 1	1,042	1,458	1,417
Succès filles	1,708	1,667	1,292
Soirées	1,125	1,792	1,125
Identité	1,458	1,750	1,167
Look du scooter	1,458	1,625	1,292
Sorties entre Amis	1,250	1,792	1,125

Outils des petites histoires à compléter

Sexe : F - G

Âge :

Possèdes-tu un Scooter : OUI - NON

Etablissement :

Complètes les petites histoires suivantes

- Leo a changé son pot d'échappement et il a mis un carbu de 14 pour aller plus vite...
- Tom fait la course avec ses amis en rentrant du lycée...
- Baptiste fait partie d'un groupe, tous ses copains ont un scooter et lui non...
- Kevin a un scooter moche, ses amis...
- Benjamin conduit un scooter, il fume des joints mais par contre...

- Karim ne s'embête pas dans les bouchons avec son scooter...
- Luis est un pro des acrobaties en scooter, il...
- Leo ne porte pas de casque parce que...
- Tom a un scooter qui fait fille, il a l'intention de...
- Thomas conduit un scooter, boit un peu mais par contre...
- Quand il est sur son scooter, Alex pense que les policiers...
- Quand Alex prend son scooter c'est souvent pour...
- Quand Stan est avec ses amis en scooter...

- Alex a réussi à avoir un scooter parce que...

- Leo vient de se faire klaxonner par un automobiliste...

- Tom est de sortie en scooter avec ses copains, il s'arrête au supermarché pour...

Merci de bien vouloir répondre à ce questionnaire destiné aux jeunes usagers de cyclomoteurs (scooter, mobylette, 50 cc...). Cette épreuve restera anonyme et sera utilisée dans le cadre d'un mémoire de recherche en psychologie sociale à l'université d'Angers.

1-A: Avoir un scooter permet d'être plus libre.			
1-B: l'utilisation du scooter doit être contrôlée.			
2-A: Trafiquer son scooter le rend plus performant.			
2-B: Trafiquer son scooter le rend plus dangereux.			
3-A: quand on conduit un scooter, on s'intègre plus facilement dans un groupe de jeunes.			
3-B: Avoir un scooter ne permet pas de se faire plus d'amis.			
4-A: rouler en scooter permet de doubler les voitures dans les bouchons.			
4-B: En scooter on se conduit comme avec n'importe quel autre véhicule.			
5-A : l'avantage du scooter est d'aller plus vite.			
5-B: En scooter, on ne dépasse pas les 45km/h.			
6-A : Les chutes font partie de la conduite de scooter.			
6-B: Chuter en scooter peut avoir de graves conséquences sur la santé.			
7-A: avec le scooter, on n'est pas obligé de respecter toutes les règles.			
7-B: le code de la route concerne autant les conducteurs de scooter que les automobilistes.			
8-A: qu'on porte ou non le casque, c'est la même chose.			
8-B: En scooter, on se sent protégé avec son casque.			
9-A: Conduire un scooter procure de l'adrénaline.			
9-B: Un scooter est avant tout un moyen de locomotion.			
10-A: un bon conducteur de scooter est quelqu'un qui sait faire des acrobaties.			
10-B: un bon conducteur de scooter, conduit simplement d'un point A à un point B.			
11-A: Rouler en scooter ne permet pas particulièrement de se préparer à la conduite de voiture.			
11-B: rouler en scooter permet de se préparer à la conduite en voiture.			
12-A: Les filles apprécient les garçons qui ont des scooters.			
12-B: pour une fille, le scooter n'est pas important.			
13-A: Avoir un scooter permet de partager plus de choses avec ses amis			
13-B: quand on a un scooter, on peut être isolé.			

Dans le tableau ci-dessous, choisissez une des deux affirmations (A ou B). Cochez la case de votre choix. Vous devez répondre trois fois : la première fois, en donnant votre avis, la seconde fois en répondant comme le feraient vos parents et la troisième fois en répondant comme le feraient vos amis.

Age :

Sexe : F / M

Depuis combien de temps conduisez-vous ? :

Avez-vous déjà eu un accident de scooter ?

OUI / NON

Merci de bien vouloir répondre à ce questionnaire destiné aux jeunes usagers de cyclomoteurs (scooter, mobylette, 50 cc...). Cette épreuve restera anonyme et sera utilisée dans le cadre d'un mémoire de recherche en psychologie sociale à l'université d'Angers.

Dans le tableau ci-dessous, choisissez une des deux affirmations (A ou B). Cochez la case de votre choix. Vous devez répondre trois fois : la première fois, en donnant votre avis, la seconde fois en répondant comme le feraient vos parents et la troisième fois en répondant comme le feraient vos amis.

Age :

Sexe : F / M

Avez-vous déjà eu un accident de scooter ? OUI / NON

Colonne1	vous	parents	amis
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.			
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.			
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.			
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.			
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.			
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.			
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.			
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.			
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.			
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.			
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.			
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.			
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.			
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.			
8-A: Le scooter est un truc de jeune.			
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.			
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.			
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.			

10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.			
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.			
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.			
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.			
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.			
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.			
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.			
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.			
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soit quand on veut.			
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.			
15-A : Grâce au scooter, On peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).			
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .			
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.			
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur de scooter est un conducteur responsable.			

Merci de bien vouloir répondre à ce questionnaire destiné aux jeunes usagers de cyclomoteurs (scooter, mobylette, 50 cc...). Cette épreuve restera anonyme et sera utilisée dans le cadre d'un travail de recherche en psychologie sociale à l'université d'Angers.

Dans le tableau ci-dessous, choisissez une des deux affirmations (A ou B). Cochez la case de votre choix.

Age : Avez-vous déjà eu un accident de scooter ? OUI / NON
 Lycée/établissement :

Colonne1	Réponse
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.	
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.	
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.	
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.	
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.	
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.	
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.	
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.	
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.	
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.	
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.	
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.	
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.	
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.	
8-A: Le scooter est un truc de jeune.	
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.	
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.	
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.	
10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.	
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.	
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.	
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.	
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.	
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.	
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soi quand on veut.	
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.	
15-A : Grâce au scooter, On peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).	
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .	
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.	
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur responsable.	

C1: Répondez maintenant comme si vous cherchiez à être bien vu par vos parents

Colonne1	Réponse
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.	
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.	
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.	
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.	
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.	
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.	
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.	
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.	
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.	
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.	
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.	
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.	
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.	
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.	
8-A: Le scooter est un truc de jeune.	
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.	
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.	
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.	
10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.	
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.	
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.	
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.	
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.	
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.	
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soi quand on veut.	
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.	
15-A : Grâce au scooter, on peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).	
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .	
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.	
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur responsable.	

C1: Répondez maintenant comme si vous cherchiez à être mal vus par vos parents.

Colonne1	Réponse
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.	
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.	
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.	
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.	
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.	
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.	
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.	
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.	
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.	
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.	
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.	
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.	
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.	
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.	
8-A: Le scooter est un truc de jeune.	
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.	
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.	
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.	
10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.	
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.	
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.	
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.	
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.	
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.	
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soi quand on veut.	
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.	
15-A : Grâce au scooter, on peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).	
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .	
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.	
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur responsable.	

Merci de bien vouloir répondre à ce questionnaire destiné aux jeunes usagers de cyclomoteurs (scooter, mobylette, 50 cc...). Cette épreuve restera anonyme et sera utilisée dans le cadre d'un travail de recherche en psychologie sociale à l'université d'Angers.

-Dans le tableau ci-dessous, choisissez une des deux affirmations (A ou B). Cochez la case de votre choix.

Age : Conduisez vous un deux roues ? OUI / NON
 Lycée/Etablissement :

Avez-vous déjà eu un accident de scooter ? OUI / NON

Colonne	Réponse
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.	
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.	
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.	
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.	
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.	
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.	
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.	
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.	
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.	
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.	
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.	
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.	
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.	
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.	
8-A: Le scooter est un truc de jeune.	
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.	
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.	
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.	
10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.	
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.	
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.	
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.	
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.	
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.	
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soi quand on veut.	
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.	
15-A : Grâce au scooter, on peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).	
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .	
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.	
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur responsable.	

C1: Répondez maintenant comme le ferait un jeune *BIEN VU* par ses parents.

Colonne1	Réponse
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.	
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.	
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.	
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.	
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.	
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.	
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.	
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.	
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.	
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.	
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.	
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.	
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.	
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.	
8-A: Le scooter est un truc de jeune.	
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.	
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.	
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.	
10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.	
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.	
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.	
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.	
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.	
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.	
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soi quand on veut.	
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.	
15-A : Grâce au scooter, on peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).	
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .	
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.	
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur responsable.	

C1: Répondez maintenant comme le ferait un jeune *MAL VU* par ses parents.

Colonne1	Réponse
1-A: Avec un scooter, on peut rouler vite.	
1-B: Avec un scooter, on ne roule pas à plus de 45km/h.	
2-A: Il faut modifier son scooter pour le rendre plus performant.	
2-B: Il faut être inconscient pour modifier son scooter.	
3-A: Se faire arrêter par la police pour une infraction en scooter est moins grave que si on est en voiture.	
3-B: Qu'importe le véhicule, une infraction est une infraction.	
4-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de liberté.	
4-B: Avoir un scooter permet simplement de se déplacer sans faire perdre de temps aux parents.	
5-A: Conduire un scooter permet de se faire plus d'amis.	
5-B: quand on a un scooter, on est isolé.	
6-A: Avoir un scooter permet d'avoir plus de copines.	
6-B: Avoir un scooter ne change rien dans le fait d'avoir plus ou moins de succès avec les filles.	
7-A: Avoir un scooter permet d'aller à des soirées ou à des regroupements d'amis.	
7-B: Avoir un scooter ne permet pas de sortir d'avantage.	
8-A: Le scooter est un truc de jeune.	
8-B: un scooter est un véhicule pour tous, jeunes ou adultes.	
9-A: le look du scooter en dit beaucoup sur son conducteur.	
9-B: le look du scooter n'a rien à voir avec le conducteur.	
10-A: Rouler en scooter permet de slalomer entre les voitures.	
10-B: Slalomer entre les voitures est dangereux.	
11-A : Le Scooter permet de s'amuser avec ses amis.	
11-B : Un scooter n'est fait que pour rouler tout seul.	
12-A : Avoir un scooter permet d'échapper au contrôle de ses parents.	
12-B : Scooter ou pas, on est toujours obligé de rendre des comptes.	
13-A: Il est moins grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
13-B: Il est aussi grave de rentrer saoul en scooter qu'en voiture.	
14-A : Avec un Scooter, on peut rentrer chez soi quand on veut.	
14-B : Avec un scooter on doit quand même rentrer à l'heure.	
15-A : Grâce au scooter, On peut aller acheter ce qu'on veut en toute liberté (cigarettes, alcool).	
15-B : Le Scooter ne permet pas plus d'aller chercher ce qu'on veut .	
16-A: Un bon conducteur de scooter doit savoir faire des acrobaties.	
16-B: Un bon conducteur de scooter est un conducteur responsable.	

Thèse de Doctorat

Mathieu BESSIN

L'impact des modèles normatifs sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents: La transgression comme vecteur d'intégration

The impact of normative models on the social representation of the moped among adolescents: Transgression as an integrating vector

Abstract

This research fits into the framework of the theory of social representations. The aim is to seek adolescents' representation of the moped, as well as the normative models that influence it, in order to better understand what underlies young users' practices. Drawing inspiration from works on social representation as a normative system we tested the influence of two normative models with a group of young moped riders, the models of parents and peers. To do so, we used an alternative choice questionnaire with which we tested several types of substitution instructions. It appears from our work that the representation of the moped among adolescents is organized around group values and transgression valued by peers. The moped is perceived as a tool of emancipation from parents and of group integration through fun practices rather than a basic means of transportation. We adapted a tool that allowed us to show that peers are the normative anchoring group of young people but that parents influence the representation on specific and unconditional points. Both normative poles appear inseparable leading teenagers to reach compromises between them thanks to "normative negotiation" (Gaymard, 2003). The difficulty for young people lies in finding a balance during this "normative negotiation" because some of the non-negotiable principles for parents remain important elements for peers. If the transgression valued by the adolescents appears as the "entry ticket" into the group, it is nevertheless subject to modulation according to its shapes and themes.

Keywords: Social representations - Teens - Moped - Normative models - Conditionality - Transgression.

Résumé

Ces travaux de recherche s'inscrivent dans le cadre de la théorie des représentations sociales. Il s'agit de mettre à jour la représentation du cyclomoteur chez les adolescents, ainsi que les modèles normatifs de références qui l'influencent, afin de mieux comprendre ce qui sous-tend les pratiques des jeunes usagers. En nous inspirant des travaux considérant la représentation sociale comme un système normatif, nous avons testé auprès d'un groupe d'adolescents conducteurs de scooter, l'influence de deux modèles normatifs; celui des parents et celui des pairs. Dans cette optique nous avons utilisé un questionnaire des choix alternatifs avec lequel nous avons testé plusieurs types de consignes de substitution. Il apparaît au fil de nos travaux que la représentation du cyclomoteur chez les adolescents est organisée autour de valeurs de groupe, et de transgressions valorisées par les pairs. Le cyclomoteur est perçu comme un outil d'émancipation vis à vis des parents et d'intégration au groupe à travers des usages ludiques plutôt que comme un moyen de transport au premier degré. Nous avons adapté des outils qui nous ont permis de montrer que les pairs constituaient le groupe d'ancrage normatif des jeunes mais que les parents impactaient la représentation sur des points précis et jugés comme non conditionnels. Les deux pôles normatifs apparaissent indissociables incitant les jeunes à sans cesse trouver des compromis entre eux au moyen d'une « négociation normative » (Gaymard 2003). La difficulté pour les jeunes réside dans l'équilibre à trouver au cours de cette négociation normative, certains principes non-négociables pour les parents allant à l'encontre d'éléments importants pour les pairs. Si la transgression, valorisée par les jeunes, apparaît comme le « billet d'entrée » dans le groupe, elle fait néanmoins l'objet d'une modulation selon ses formes et thématiques.

Mots clés : Représentations sociales – Adolescents – Cyclomotoristes – Modèles normatifs Conditionnalité – Transgression.