

Université de Montréal

L'habitude en matière de conduite automobile : une analyse de ses composantes et du rôle qu'elle joue dans le maintien et la régulation des comportements de conduite

par

Nathalie Beaulieu

Programme de doctorat en Sciences Humaines Appliquées
Faculté des arts et des sciences

Thèse présentée à la Faculté des arts et des sciences
en vue de l'obtention du grade de Ph. D.
en sciences humaines appliquées

Juillet, 2009

© Nathalie Beaulieu, 2009

Université de Montréal
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Cette thèse intitulée :

L'habitude en matière de conduite automobile : une analyse de ses composantes et du rôle qu'elle joue dans le maintien et la régulation des comportements de conduite

présentée par :

Nathalie Beaulieu

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Mylène Jaccoud, présidente-rapporteuse

Jean Poupart, directeur de recherche

Jacques de Guise, membre du jury

Guy Paquette, examinateur externe

Mylène Jaccoud, représentante du doyen

RÉSUMÉ

« La grande majorité des accidents demeure liée aux comportements dangereux des usagers de la route ». Cet énoncé, lapidaire, fait aujourd'hui figure d'évidence au sein de la communauté des intervenants en sécurité routière. Il repose pourtant sur des prémisses discutables. Le problème le plus fondamental réside dans le fait que la recherche des dernières décennies s'est presque toute entière vouée à l'analyse des seuls aspects défailants de la conduite (l'accident, les infractions, les erreurs et les fautes de conduite, les conducteurs à risque ou dysfonctionnels, les attitudes et traits de caractère incitant à la conduite dangereuse, etc.). Ce faisant, on a fini par oublier qu'il nous restait encore beaucoup de choses à apprendre sur le fonctionnement usuel de la conduite automobile. Comment, en effet, peut-on escompter élucider tous les rouages de la dynamique accidentelle sans avoir au préalable cerné, et bien compris, les mécanismes de la conduite « ordinaire » ? Comment peut-on parvenir à approfondir notre compréhension des comportements de conduite si l'on fait totalement abstraction de toutes les activités courantes, « normales », auxquelles se livrent les conducteurs lorsqu'ils sont au volant de leur véhicule ? C'est dans la perspective de mieux comprendre les comportements de conduite, dans leur complexité et dans leur diversité, que la présente thèse a été réalisée. Y a plus spécifiquement été examinée la question des habitudes en raison de leur prédominance dans l'activité de la conduite, mais également en raison de leur résistance, des obstacles bien concrets qu'elles sont susceptibles d'opposer à tous ceux qui tentent de modifier les comportements individuels de conduite. Des entrevues en profondeur, menées auprès de trente conducteurs et conductrices âgé(e)s de 17 à 54 ans, devaient permettre de répondre, entre autres, aux questions suivantes : De quoi sont constituées les différentes habitudes en matière de conduite automobile ? Quelle place occupent-

elles dans la conduite des individus ? En quoi constituent-elles un frein au changement, à la modification des pratiques adoptées ? Quelles sont les dimensions qui participent à leur installation ? Les résultats de l'analyse ont permis de jeter les bases d'un modèle des comportements de conduite où les sensations corporelles se voient conférer un rôle des plus centraux, et où l'habitude – bien davantage caractérisée par la notion de confort que par celles d'automatisme ou de répétition – concourt non seulement à la pérennité, mais également à la régulation des conduites adoptées sur la route.

Mots clés : comportements de conduite, habitude, sensation, confort, émotions, sécurité routière, conduite ordinaire

ABSTRACT

The Driving Habit: An Analysis of its Components and its Role in the Sustainability and the Regulation of Driving Behaviors

“The vast majority of accidents remain related to the dangerous behaviors of road users”. This straightforward statement is now accepted as a truism by the road safety community, although it is based on questionable premises. The most basic problem is that the research done during last decades was almost completely focused on analyzing solely the failing aspects of driving – accidents, traffic offences, driving errors and mistakes, high-risk and dysfunctional drivers, attitudes and psychological traits that may lead to dangerous driving, etc. In so doing, we came to forget that we still have plenty to learn about the art of ordinary driving. How can we expect to address the entire process of road accidents without first having identified, and clearly understood, the mechanisms of “regular” driving? How can we deepen our understanding of driving behaviors if we are completely ignoring all the usual, “normal” activities people do as they are driving their vehicles? This thesis was realized with the view to better understanding the driving behaviors, taking into account their diversity and richness. The study more specifically looked into the issue of habits, as they are a significant aspect of driving behaviors, but also as they are resilient, in that they pose real barriers to all those who are trying to change individual driving behaviors. In-depth interviews with 30 drivers, male and female, aged between 17 and 54, were meant to answer the following questions, among others: What are the different driving habits made of? To what extent do they direct driving behaviors? How do they hamper the change or modification of adopted practices? What are the factors that lead them to set in? The results of the analysis laid

the foundations of a driving behaviors model in which body sensations take a central role, and the habit – which is more related to the idea of comfort than to ideas of automatism or repetition – contributes not only to the sustainability, but also to the regulation of the various behaviors adopted on the roads.

Keywords: Driving behaviors, habit, sensation, comfort, emotions, traffic safety, usual driving

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
 CHAPITRE 1	
LA RECHERCHE SUR LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE	8
1.1 L'étude des traits de personnalité et des états psychologiques.....	8
1.2 L'analyse de la tâche	10
1.3 Les modèles et théories du risque.....	13
1.4 L'analyse des attitudes, des représentations et des valeurs.....	16
1.5 L'analyse des interactions	18
1.6 L'analyse de la modification des comportements	19
1.7 Les postulats sous-jacents à la recherche portant sur les comportements de conduite	20
 CHAPITRE 2	
ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE	32
2.1 Perspective générale	32
2.2 Les habitudes en matière de conduite automobile.....	41
2.3 Les différentes conceptualisations de l'habitude.....	49
2.4 L'habitude dans les travaux en psychologie	53
2.4.1 Les caractéristiques de l'habitude en tant que comportement répété	53
2.4.2 Les caractéristiques de l'habitude en tant que processus	54
2.4.3 La formation de l'habitude-processus	55
2.4.4 Quelques exemples d'études ayant porté sur les habitudes.....	57
2.4.5 Les faiblesses dans la conceptualisation psychologique de l'habitude	67
2.4.5.1 Les impasses de l'habitude-processus.....	69
2.4.5.2 Les impasses de l'habitude-comportement répété	77
2.5 L'habitude dans certains travaux en sociologie et en philosophie	85
2.5.1 L'habitus de Pierre Bourdieu	85

2.5.2	La disposition chez Bernard Lahire et Emmanuel Bourdieu	90
2.5.3	L'habitude de Jean-Claude Kaufmann	95
2.5.4	Les impasses de l'habitude-disposition	104
2.5.5	Un apport important de l'habitude-disposition	109
2.6	L'habitude : ni automatisme, ni disposition.....	111
CHAPITRE 3		
L'HABITUDE COMME NOTION CENTRALE POUR COMPRENDRE LA CONDUITE		
AUTOMOBILE.....		114
3.1	Les éléments de définition de l'habitude à l'origine de ma recherche.....	115
3.2	La place qu'occupe l'habitude dans la diversité des activités reliées à la conduite d'un véhicule automobile	122
3.3	Les objectifs poursuivis et les questions de recherche.....	130
3.3.1	Objectifs généraux	130
3.3.2	Questions de recherche.....	137
CHAPITRE 4		
MÉTHODOLOGIE		141
4.1	Technique de cueillette des données	141
4.2	Contenu des entrevues.....	145
4.3	Stratégie d'échantillonnage et technique de recrutement	155
4.4	Faiblesses et limites du corpus recueilli.....	163
4.5	Stratégie et techniques d'analyse.....	167
CHAPITRE 5		
CARACTÉRISTIQUES DES ENTREVUES RÉALISÉES ET PROFIL DES INTERVIEWÉS		172
5.1	Caractéristiques des entrevues réalisées.....	172
5.2	Profil des interviewés	173
CHAPITRE 6		
AU CŒUR DE LA CONDUITE AUTOMOBILE, LA CORPORALITÉ		204
6.1	De la nécessité de recadrer le concept d'habitude.....	204
6.2	La conduite automobile : une affaire de sensation	206
6.2.1	Le schéma corporel de Merleau-Ponty	210
6.2.2	Le feeling du risque dans le modèle de Ray Fuller.....	222
6.2.3	Le feeling of comfort dans le modèle de Heikki Summala.....	224
6.2.4	Le best feeling et le (body) risk monitor dans le modèle de Truls Vaa.....	230
6.3	L'habitude en tant qu'état spécifique du corps.....	239

CHAPITRE 7**LE PORT ET LE NON PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ**..... 244

- 7.1 Les comportements adoptés et les arguments évoqués chez ceux qui bouclent
usuellement leur ceinture de sécurité 245
 - 7.1.1 Les trois dimensions du port de la ceinture de sécurité 245
 - 7.1.2 Les autres motifs associés au port de la ceinture de sécurité 251
 - 7.1.3 Les circonstances où la ceinture de sécurité n'est pas bouclée 254
- 7.2 Les comportements adoptés et les arguments évoqués chez ceux qui ne bouclent
pas leur ceinture de sécurité sur une base régulière 258
 - 7.2.1 Les deux dimensions du non port de la ceinture de sécurité 259
 - 7.2.2 Les circonstances où la ceinture de sécurité est bouclée 265

CHAPITRE 8**LES VITESSES DE CIRCULATION** 266

- 8.1 Les trois dimensions des vitesses usuelles 278
 - 8.1.1 Les aspects du savoir-faire 278
 - 8.1.1.1 Le savoir-faire des conducteurs minimalement expérimentés 278
 - 8.1.1.2 Le savoir-faire des conducteurs novices 289
 - 8.1.2 Les aspects du confort 295
 - 8.1.2.1 Le confort physique..... 296
 - 8.1.2.2 Le confort psychique..... 304
- 8.2 Les facteurs contribuant à la délimitation des vitesses de confort 308
 - 8.2.1 La confiance en ses capacités 308
 - 8.2.2 L'assemblage corps-voiture 312
 - 8.2.3 Les limitations de vitesse et le contrôle 317
 - 8.2.4 Les autres facteurs mis de l'avant par mes interviewés 325
- 8.3 Les circonstances qui entraînent un accroissement ou une diminution des
vitesses pratiquées 329
 - 8.3.1 Les modifications de la vitesse pratiquée liées à des circonstances
routières 332
 - 8.3.2 Les modifications de la vitesse pratiquée liées à des états du corps
particuliers 341
 - 8.3.3 Les modifications de la vitesse pratiquée liées à la présence de passagers 353
 - 8.3.4 Les modifications de la vitesse pratiquée liées à un changement
de véhicule 362

8.3.5	Les autres circonstances entraînant une modification de la vitesse pratiquée	364
8.4	Les circonstances qui entraînent une vitesse perçue comme étant exceptionnelle	367
CHAPITRE 9		
LE FRANCHISSEMENT DES FEUX DE CIRCULATION		372
9.1	Le franchissement des feux jaunes et des feux jaunes « brûlés »	373
9.2	Les circonstances qui entraînent un changement dans le franchissement des feux jaunes et des feux jaunes « brûlés »	384
9.3	Le franchissement des feux pleinement rouges	390
9.4	Le virage à droite au feu rouge	395
CHAPITRE 10		
L'EXPLORATION VISUELLE.....		401
10.1	L'exploration visuelle chez les conducteurs novices	402
10.2	L'exploration visuelle chez les conducteurs minimalement expérimentés.....	405
10.2.1	Le niveau de surveillance de la situation routière chez les conducteurs minimalement expérimentés	406
10.2.1.1	Le cas particulier de la situation d'obstruction visuelle.....	416
10.2.2	Le niveau d'attention accordée à l'activité	420
10.3	Les circonstances qui entraînent un changement au chapitre de l'exploration visuelle	423
CHAPITRE 11		
LES ACTIVITÉS PRATIQUÉES EN PARALLÈLE À LA CONDUITE		427
11.1	Le cas particulier de l'écoute de stations radiophoniques et de musique	435
11.2	Les circonstances qui entraînent un accroissement ou une diminution des activités pratiquées parallèlement à la conduite	438
CHAPITRE 12		
LA CONDUITE SOUS L'EFFET DE L'ALCOOL		439
12.1	Le comportement que les interviewés adoptent sur la route lorsqu'ils savent (ou lorsqu'ils pensent) avoir trop bu	451
12.2	Les circonstances qui entraînent un changement dans les pratiques relatives à la conduite sous l'effet de l'alcool.....	455
CHAPITRE 13		
LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE.....		457

CHAPITRE 14	
LA TRANSMISSION DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE	472
CONCLUSION.....	488
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	512
ANNEXES.....	540

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I :	Principales caractéristiques des participants interviewés.....	201
TABLEAU II :	Les motifs qui, aux dires de mes interviewés, seraient susceptibles de les amener à changer leurs comportements de conduite.....	458

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	Le carré dialectique de Jean-Claude Kaufmann.....	95
FIGURE 2 :	La dynamique individuelle des pratiques en matière de conduite automobile.....	124
FIGURE 3 :	Les vitesses privilégiées en agglomération.....	271
FIGURE 4 :	Les vitesses privilégiées sur routes secondaires.....	272
FIGURE 5 :	Les vitesses privilégiées sur autoroutes urbaines.....	273
FIGURE 6 :	Les vitesses privilégiées sur autoroutes interurbaines.....	274
FIGURE 7 :	Les vitesses maximales occasionnellement adoptées sur autoroutes interurbaines.....	330

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à exprimer ma reconnaissance à mon directeur de thèse, Jean Poupart, qui a si gentiment accepté de composer avec mes idées et ma façon bien personnelle de travailler. Monsieur Poupart, outre vos compétences intellectuelles et vos conseils judicieux, je retiendrais de vous vos qualités humaines, votre compréhension, votre ouverture d'esprit, et votre bienveillance, pour n'en nommer que quelques-unes. Sans conteste ces qualités auront fait en sorte que je conserverai en mémoire le souvenir d'avoir été supervisée par un *excellent* directeur.

Toute ma gratitude va également à mes parents, Annette et Jean-Charles. Sans leur soutien indéfectible, je n'aurais certes pu traverser les diverses épreuves, tant estudiantines que personnelles, qui ont jalonné mon parcours. Maman, papa, au risque de me répéter : Dieu que je vous aime !

Je ne saurais finalement passer sous silence l'apport de mes anciens patrons, Guy Paquette et Jacques de Guise. Messieurs, c'est grâce à vous que j'ai découvert le stimulant – mais parfois aussi déroutant ;) – champ de la recherche en sécurité routière. C'est également vous qui m'avez donné, pendant tout près de quinze ans, l'opportunité de progresser dans cette sphère de connaissances. Sans doute avons-nous des conceptions quelque peu différentes quant à ce qui anime l'étrange et ingénieuse « machine » que l'on nomme conducteur. Mais le plaisir que nous tirons à l'exercice de la recherche ne provient-il pas justement du brassage et de la confrontation des idées ?

INTRODUCTION

Vingt, voire même trente millions de morts : c'est le tribut payé par les hommes au cours du siècle dernier pour avoir accédé à l'automobile (Bergeron, 1999). Et la route n'a pas fini de tuer puisqu'on estime qu'à l'heure actuelle, plus d'un million de victimes s'ajoutent annuellement à ce triste bilan mondial (AIPCR, 2003; OMS 2004). L'*International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies* (2001) évaluait par ailleurs que, au cours de la seule année 2000, jusqu'à vingt millions de personnes avaient été blessées dans des accidents de la route. Un rapport de l'Organisation mondiale de la Santé dressait un constat encore plus alarmant en situant le nombre annuel de blessés aux environs de cinquante millions, soit l'équivalent de "*la population combinée de cinq des plus grandes villes de la planète*" (OMS, 2004; p. 3).

Au Québec, on évaluait au milieu des années 90 que les accidents de la route avaient causé au total plus de 70 000 décès et occasionné des blessures à plus de 2 millions de personnes (MTQ et SAAQ, 1997). Des progrès indéniables ont été réalisés dans notre province puisqu'on y a observé, de la fin des années 70 au début des années 2000, une baisse quasi constante du nombre de décès et de blessures et ce, malgré la hausse du parc automobile et du kilométrage parcouru (MTQ et SAAQ, 1995; Bordeleau, 1997; SAAQ, 1990, 1996 et 2002). L'insécurité routière demeure néanmoins préoccupante au Québec d'autant plus que les bilans des six dernières années indiquent que la tendance à la baisse s'essouffle et que nos routes sont encore le théâtre, bon an mal an, d'environ 35 à 40 000 accidents où périssent plus de 600 personnes et où plus de 50 000 autres sont blessées (SAAQ, 2008a).

L'objectif ultime que poursuivent la grande majorité des chercheurs en sécurité routière consiste à réduire le nombre de blessés et de tués dans la circulation. Pour plusieurs, cet objectif ne peut être atteint sans l'identification préalable des causes ou des facteurs à l'origine des accidents. À cet égard, de nombreux chercheurs ont tenté de circonscrire et de quantifier – sur la base de la mortalité et de la morbidité routière : 1) les facteurs et déterminants du risque accidentel inhérents aux infrastructures routières, aux véhicules, aux conducteurs, aux conditions de circulation, et aux conditions socio-économiques, 2) les individus ou les groupes d'individus à risque, et 3) les types de collisions routières les plus à risque, c'est-à-dire celles dont l'impact est le plus grave.

Une quantité impressionnante de facteurs de risque figurent dans la littérature au point où l'on serait en droit de s'étonner qu'il n'y ait pas davantage d'accidents sur les routes (Lave et Lave, 1990). Cette « bonne » performance peut en partie être attribuable aux nombreuses interventions réalisées au cours des dernières décennies. Des progrès notables semblent en effet avoir été enregistrés aux chapitres des infrastructures, des véhicules et des soins post-traumatiques; force est de constater cependant que le *facteur humain* n'en est que davantage ressorti dans la littérature comme principale variable explicative de l'accident. En fait, malgré la très grande diversité des causes potentielles d'accidents et malgré l'acceptation généralisée de la thèse de la multicausalité des accidents¹, ce sont actuellement les caractéristiques rattachées au « facteur humain » qui sont classées par les chercheurs comme étant les plus problématiques. Cette position n'est pas nouvelle puisque, dès 1935, Myers soutenait que les conducteurs pouvaient être mis en cause dans environ 90% des accidents (Rothe, 1994). Des analyses approfondies d'accidents effectuées au cours des dernières décennies aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en France sont cependant venues asseoir plus fermement ce postulat,

¹ Dans sa forme pure, la thèse de la multicausalité des accidents signifie non seulement que le nombre et la nature des facteurs pris en compte dans la modélisation du processus accidentel ont augmenté, mais aussi que l'on envisage le processus accidentel comme un phénomène aléatoire. “*Dans le cas général d'une pluralité de causes dont aucune n'est à elle seule suffisante pour provoquer l'accident, c'est leur coïncidence plus ou moins fortuite dans le temps ou l'espace qui a entraîné l'événement*” (Gentile, 1994; p. 13).

les chercheurs arrivant tous à la conclusion que les conducteurs pouvaient être identifiés comme facteur contributif dans 94-95% des accidents analysés, alors que la route et le véhicule ne pouvaient être mis en cause que dans moins du tiers de ces accidents² (Rumar, 1985 dans Evans, 1991; Paquette et al., 1996). Ces résultats tendent donc à appuyer l'hypothèse à l'effet que *“la première cause de l'insécurité (...) c'est le conducteur”* (Gentile, 1994; p. 122). De nombreux chercheurs s'entendent en outre pour reconnaître, encore aujourd'hui, *“que la grande majorité des accidents demeure liée aux comportements dangereux des usagers de la route”* (OCDE, 1994; p. 13) et que l'amélioration de la sécurité routière *“est principalement la conséquence de changements de comportement individuel”* (Gentile, 1994; p. 4).

La découverte de ce qu'on appelle l'adaptation des comportements a également contribué à accentuer l'importance attribuée aux comportements de conduite dans la genèse des accidents. Concrètement, on considère qu'il y a eu adaptation du comportement dans les cas où, par exemple, on a observé que des conducteurs prenaient moins de précautions sur les surfaces enneigées ou mouillées lorsque leur véhicule était équipé de freins ABS, ou que des conducteurs avaient abandonné le port de la ceinture de sécurité après avoir acquis une voiture équipée de coussins gonflables³. Un groupe d'experts de l'OCDE (1990) se sont déjà penchés spécifiquement sur la question de l'adaptation des comportements et ont conclu que, même si celle-ci peut atténuer l'ampleur des bénéfices obtenus lors de l'introduction de certaines technologies, elle ne va cependant pas à l'encontre de la sécurité et que des gains peuvent malgré tout être obtenus. Une croyance assez forte s'est néanmoins établie à l'effet que les interventions envisageables du côté de l'ingénierie routière ou automobile ne constituent pas la panacée puisque ce seraient les conducteurs qui, en dernier ressort, contribueraient le plus à la sécurité – ou à l'insécurité – des routes. Certains considéraient d'ailleurs que

² La contribution de l'infrastructure est cependant plus élevée (de l'ordre de 45%) dans les enquêtes françaises RÉAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier) (Paquette et al., 1996).

³ Les coussins gonflables ont été conçus en considérant que les ceintures de sécurité sont bouclées. Ils constituent une mesure de sécurité supplémentaire, et non une mesure alternative à la ceinture.

les gains envisageables relativement à l'infrastructure et au véhicule auraient pratiquement atteint le point de saturation (Evans, 1996). Une étude récente menée par des chercheurs de l'*Insurance Institute for Highway Safety* contredit toutefois cette dernière assertion en démontrant que – n'eut été des améliorations apportées aux véhicules – le taux de mortalité routière aux États-Unis aurait cessé de décliner en 1994 et aurait même augmenté de façon significative dans la période 1994-2004 (Farmer et Lund, 2006). Mais la hausse des décès qui aurait été observée si la sécurité des véhicules ne s'était pas accrue serait justement attribuable, selon l'un des auteurs de l'étude, au fait que "*we have lost focus on the human behavior side*" (Wald, 2006)⁴. Quelques spécialistes ajouteront finalement que les changements de comportements peuvent contribuer à *prévenir* les accidents, alors que de nombreuses mesures appliquées sur l'infrastructure ou sur le véhicule (ex.: murets protecteurs, ceintures de sécurité, coussins gonflables) ne permettent que d'en réduire les conséquences. Pour toutes ces raisons, nombreux sont ceux qui s'entendent pour affirmer que les efforts en matière de recherches et d'interventions devraient se concentrer en priorité sur la problématique des comportements de conduite.

Plusieurs travaux ont été menés en vue de comprendre et de prédire les comportements de conduite adoptés. On ne peut cependant dresser un bilan très clair des résultats obtenus à la fois parce que la recherche sur les comportements de conduite couvre une multitude de phénomènes distincts (contrôle de la direction du véhicule, patterns d'exploration visuelle, respect des limitations de vitesse, conduite sous l'effet de l'alcool, etc.) que les chercheurs ne tentent que très rarement de lier les uns aux autres, et parce que les approches théoriques sous-jacentes s'avèrent dans bien cas difficilement conciliables. Ce ne sont toutefois pas là les plus graves embûches qui se présentent. Plus fondamentalement, c'est la pertinence même des voies d'investigation privilégiées par les chercheurs qui devrait être questionnée. L'un des principaux problèmes qui se

⁴ Plus précisément, selon Wald, les innovations technologiques apportées aux véhicules auraient eu pour effet de masquer les conséquences de l'accroissement des vitesses observées aux États-Unis et de la stagnation des pratiques relatives au port de la ceinture de sécurité et à l'alcool au volant.

posent dans la recherche sur les comportements de conduite réside dans le fait qu'on ne conçoit les conducteurs qu'en tant qu'acteurs potentiels d'échecs; ce faisant, les variables examinées se réduisent aux erreurs, infractions, accidents et autres failles découlant du « facteur humain » qui, bien qu'ayant une certaine place dans cette problématique, n'offrent qu'un éclairage très partiel, et très partiel sur les comportements de conduite. Comment, en effet, peut-on parvenir à approfondir notre compréhension des comportements de conduite si l'on fait totalement abstraction de toutes les activités courantes, « normales », auxquelles se livrent les conducteurs lorsqu'ils sont au volant de leur véhicule ? Comment peut-on escompter élucider tous les rouages de la dynamique accidentelle sans avoir au préalable cerné, et bien compris, les mécanismes de la conduite « ordinaire » ?

Le désir de mieux comprendre les comportements de conduite – dans leur complexité et dans leur diversité – a profondément marqué l'élaboration de ma thèse. J'étais, et suis encore aujourd'hui persuadée que l'approche fondée sur l'analyse des problèmes de la conduite n'est pas la seule valable, et que l'amélioration de la sécurité routière peut aussi transiter – et transite peut-être même davantage – par l'examen des pratiques de conduite ordinaires qui, faut-il le préciser, peuvent *parfois* se traduire par un accident (ou toute autre conséquence fâcheuse) mais qui en réalité permettent le plus souvent aux conducteurs d'atteindre le but escompté, à savoir d'arriver à destination sans encombre.

Je me suis plus spécifiquement intéressée à analyser les comportements de conduite sous l'angle – très peu exploré jusqu'à tout récemment – de leur caractère habituel. Il y avait en effet tout lieu de croire que la conduite ordinaire est largement constituée d'habitudes, de « façons de faire » qui se sont forgées au fil du temps, et que les individus reproduisent sans trop réfléchir puisqu'elles se sont généralement avérées, dans leur expérience quotidienne de la conduite, à la fois commodes et appropriées. En fait, je présumais que les habitudes constituent le « noyau dur » des comportements de conduite et considérais qu'elles présentent un intérêt certain non seulement en raison de leur prédominance, mais également en raison de leur résistance, des obstacles bien concrets qu'elles sont susceptibles d'opposer à tous ceux qui tentent de modifier les

comportements individuels de conduite. Cette prémisse, en apparence simple, recèle toutefois de très nombreuses difficultés qu'il m'a fallu surmonter. La principale concerne la signification même du terme « habitude ». Si l'habitude fut jadis un concept digne d'intérêt, aujourd'hui il se voit souvent relégué au rang de l'anodin, voire du trivial, et n'est par le fait même qu'assez rarement exploité dans la recherche en sciences humaines. Mais le désintérêt dont semble souffrir le concept d'habitude dans la recherche contemporaine résulte sans doute encore plus fondamentalement du fait qu'on le confond aisément avec des concepts plus « modernes », comme celui d'automatisme. Il faut néanmoins bien préciser que, ces dernières années, le concept d'habitude a en quelque sorte repris du galon. C'est particulièrement le cas en psychologie où un certain nombre de chercheurs ont mis de l'avant la nécessité d'ajouter aux modèles comportementaux existants – et qui traitent pour la plupart essentiellement des aspects décisionnels du comportement humain – les actions à caractère davantage spontané, celles que l'on pourrait dire moins « rationalisées ». Les différentes conceptualisations de l'habitude que ces chercheurs proposent et les travaux qu'ils ont menés à ce chapitre sont cependant loin d'être sans faille. En fait, comme le soulignait encore assez récemment Polites (2005), *“there is still a huge need for a solid, theoretically based operationalization of the habit construct”* (p. 265). La réalisation de ma thèse a donc nécessité, au préalable, une longue réflexion théorique au terme de laquelle je devais pouvoir répondre aux deux questions suivantes : « Qu'est-ce qu'une habitude ? » et, plus spécifiquement encore, « Qu'est-ce qu'une habitude en matière de conduite automobile ? ». Les conclusions auxquelles j'étais parvenue à ce moment m'ont permis d'entreprendre ma recherche terrain. Je n'étais toutefois pas au bout de mes peines puisque l'investigation que j'ai menée m'a conduite à reconsidérer tout à fait différemment la question des habitudes et, plus précisément encore, à revoir la place qu'occupe l'habitude dans la constellation des activités reliées à la conduite d'un véhicule automobile, de même que le rôle qu'elle exerce dans la régulation des comportements de conduite. Au terme de mon analyse, j'en suis ainsi venue à jeter les bases d'un modèle des comportements de conduite dans lequel l'habitude – bien davantage caractérisée par la notion de confort que par celles d'automatisme ou de répétition – se voit conférer un rôle des plus centraux.

Le premier chapitre présente une synthèse des différents axes de recherche et des principaux postulats ayant orienté les travaux sur les comportements de conduite afin de situer les prémisses à partir desquelles j'ai élaboré cette thèse. Le second chapitre expose plus en détails la problématique de recherche, problématique à laquelle s'adjoint une revue critique des théories et des études ayant spécifiquement traité à l'habitude. Les éléments de définition que j'ai retenus afin de circonscrire mon objet d'étude figurent dans le chapitre suivant. Plus exactement, j'y ai vu à résumer les principaux critères encadrant mon concept initial d'habitude, à positionner l'habitude dans l'univers général des comportements de conduite, et à préciser les dimensions de l'habitude que je comptais investiguer. Sont également présentés dans ce troisième chapitre les objectifs et les questions à l'origine de ma recherche. Le quatrième chapitre expose les différentes considérations d'ordre méthodologique, de même que la démarche et les outils employés en vue de recueillir les informations désirées, et de les analyser. La suite du texte est consacrée à la présentation des résultats. Le cinquième chapitre rapporte les caractéristiques des entrevues que j'ai réalisées et dresse le portrait des individus qui forment mon échantillon. Le sixième chapitre, quant à lui, fait état du cheminement théorique engendré par l'analyse du corpus, introduit les concepts principaux qui sont au cœur de mon modèle, et à partir desquels ont été examinés les différents comportements de conduite à l'étude. Les chapitres 7 à 12 étudient plus en détails chacune des pratiques investiguées, à savoir : le port de la ceinture de sécurité, les vitesses de circulation, le franchissement des feux de circulation, les opérations d'exploration visuelle, les activités pratiquées en parallèle à la conduite (usage du téléphone cellulaire, consommation de breuvages ou d'aliments, etc.), et la conduite sous l'effet de l'alcool. Dans les chapitres suivants, je reviens sur deux des aspects plus spécifiques de ma recherche. Le chapitre 13 a ainsi pour objet d'examiner d'un peu plus près quelques-unes des conditions qui pourraient – en principe du moins – favoriser le changement, c'est-à-dire mener à la transformation des comportements habituels de conduite. Le chapitre 14, finalement, porte sur la question de la transmission des habitudes de conduite au sein du cercle familial, et a plus précisément pour mission d'évaluer si – et dans quelle mesure – les comportements de conduite qu'adoptent usuellement les parents modèlent la façon de conduire de leur(s) enfant(s).

CHAPITRE 1

LA RECHERCHE SUR LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE

L'étude des comportements de conduite est depuis longtemps le fief des psychologues (et psychosociologues) qui ont d'ailleurs donné à ce champ d'investigation l'appellation de « psychologie de la circulation ». Plusieurs courants théoriques ont traversé ce champ de recherche et les études entreprises ont englobé une très grande variété de phénomènes, allant de la personnalité et du mode de vie du conducteur à sa façon de passer les vitesses. On peut néanmoins regrouper les différents travaux réalisés en six grandes sphères de recherche.

1.1 L'étude des traits de personnalité et des états psychologiques

Le concept de « prédisposition à l'accident » (*accident proneness*), apparu à la fin de la première guerre mondiale (Greenwood et Woods, 1919 dans Evans, 1991 et Waller, 1997), s'est peu à peu imposé dans la recherche en sécurité routière. Succinctement, on postulait que certains individus présentent des caractéristiques, d'une relative permanence, les rendant davantage susceptibles d'être impliqués dans des accidents. La popularité de cette théorie a d'abord incité les chercheurs en psychologie à tenter d'identifier, selon les fondements de la psychanalyse, les traits structuraux de la personnalité pouvant être à l'origine de cette prédisposition. De très nombreux

caractères ont ainsi été examinés⁵, tels que ceux dénotant la tendance suicidaire, l'impulsivité, l'hostilité, la dépression, l'extraversion, de même que l'instabilité émotionnelle. Bien que certains traits à connotation plus positive aient été examinés (ex.: le sang-froid), la plupart des études ont porté sur des caractères pouvant être définis comme problématiques; on s'est donc peu soucie d'examiner quels seraient, à l'inverse, les traits distinguant les conducteurs non prédisposés aux accidents. Bien que la théorie de la prédisposition à l'accident ait progressivement été remise en question (Evans, 1991; Biecheler-Fretel, 1994; Wilde, 1994; OCDE, 1997a; Waller, 1997; Dewar, 2002; Brenac, 2004), on note encore dans les revues contemporaines que certains traits tels que ceux reliés à la personnalité antisociale, à l'extraversion, à la recherche de prestige, à la quête d'un rôle social orienté vers l'autorité ou la compétition, et que certaines conditions psychopathologiques (ex.: désordre de la personnalité, conditions paranoïaques) semblent se traduire par une plus grande implication dans les accidents (Evans, 1991; Beirness et al., 1992; Elander et al., 1993; Ward et Lancaster, 2004). À souligner également que si les études ont longtemps porté sur l'analyse de la contribution distincte de traits particuliers, la tendance actuelle consiste davantage à chercher à identifier des constellations de caractères devant permettre de définir les différents sous-groupes de conducteurs enclins à être impliqués dans des accidents (Ulleberg, 2002).

Certains chercheurs se sont par ailleurs plutôt intéressés à l'examen des effets – en termes d'adoption de comportements dits à risque ou d'implication dans les accidents – de certains états psychologiques *transitoires*, tels que le stress ou l'agressivité, et qui seraient imputables : 1) à la rencontre de situations particulières très ponctuelles (ex.: congestion routière, urgence) ou, plus largement, à un événement survenu dans la vie des personnes (ex.: divorce, perte d'emploi), et 2) à une capacité d'auto-contrôle plus ou moins déficiente. C'est par exemple dans cet axe de recherche général que l'on devrait classer plusieurs des études portant sur le thème, très populaire depuis quelques années, de l'agressivité au volant (couramment appelée *road rage*).

⁵ En relation avec le bilan accidentologique ou avec l'adoption de comportements réputés à risque.

1.2 L'analyse de la tâche

Une part des études entreprises dans ce second courant de recherche visent à examiner s'il y a corrélation entre l'implication de certaines personnes dans les accidents et diverses variables sensori-perceptives, psychomotrices et cognitives comme l'acuité visuelle, l'appréciation des distances, le temps de réaction, l'attention, ou l'intelligence. (Elander et al., 1993; Ranney, 1994). On tente donc aussi dans ce courant de recherche d'identifier des variables prédisposant les conducteurs aux accidents. La conduite automobile y est cependant principalement perçue comme une activité complexe requérant un minimum d'habiletés; les accidents ne sont donc pas interprétés comme le résultat d'une inclination psychologique ou psychopathologique, mais comme celui d'une défaillance des capacités perceptuelles, motrices ou cognitives. Plus spécifiquement, les chercheurs se sont dans ce contexte livrés à l'examen de l'une ou de plusieurs des variables suivantes⁶ :

- 1) Les prédispositions des conducteurs en termes d'aptitudes psychomotrices et cognitives (ex.: temps de réaction, acuité visuelle), de compétences acquises (ex.: niveau d'apprentissage ou de maîtrise des habiletés nécessaires à la conduite automobile, évolution des capacités attentionnelles), et de connaissances (ex.: compréhension de la signalisation routière, connaissance des effets de l'alcool sur la conduite).
- 2) Les processus d'ajustement en situation de conduite en termes de performances cognitives et attentionnelles (ex.: examen du pattern de recherche visuelle, mesure de la charge mentale), ou de performances motrices (mouvements du corps ou de certaines parties du corps en relation avec les conditions de temps et d'espace), de même que les processus d'ajustement conséquents à la détérioration des facultés pouvant découler de l'avancée en âge, de la consommation d'alcool ou de médicaments, de la fatigue, du stress, etc.

⁶ Cette classification s'inspire en partie d'un schéma réalisé par Huguenin (1988 dans OCDE, 1997b) et d'une classification réalisée par Noy (1997).

Un second grand volet de recherches consiste davantage à décrire la tâche de la conduite d'un véhicule. Les travaux réalisés ont mené au développement de modèles taxinomiques où l'on tentait de recenser l'ensemble des tâches et sous-tâches que le conducteur a à accomplir⁷, de même qu'au développement de modèles fonctionnels schématisant les processus attentionnels, cognitifs et moteurs jouant un rôle dans la conduite d'un véhicule automobile (OCDE, 1997b).

Les chercheurs ayant participé au développement des modèles un peu plus récents se sont penchés sur l'analyse de la tâche d'un point de vue normatif en accordant une attention particulière aux erreurs comportementales pouvant survenir dans la conduite d'un véhicule. Le modèle de Rasmussen, apparu dans le champ de la recherche en sécurité routière vers la fin des années 80⁸, a été l'un des plus populaires. Ce modèle scinde la tâche de la conduite en trois niveaux hiérarchiques basés sur les habiletés, les règles et les connaissances. Les comportements basés sur les habiletés reposent sur l'activation de schémas automatisés d'action qui permettent l'exécution – souvent à un niveau inconscient – des tâches usuelles (ex.: le contrôle de la trajectoire du véhicule). Les comportements basés sur les règles, pour leur part, reposent sur l'activation de règles d'action ou de schémas procéduraux semi-automatisés (ex.: la réponse suivant la détection d'un panneau d'arrêt). Les comportements basés sur les connaissances, finalement, impliquent un processus actif de résolution de problème (ex.: recherche de la voie à suivre pour arriver à destination) et sont généralement présents dans les situations nouvelles. Sur cette base, Rasmussen a défini huit étapes dans le processus décisionnel, étapes qui ont été ultérieurement reliées par d'autres chercheurs à des erreurs

⁷ McKnight et Adams (1970, dans Bellet et Tattegrain-Veste, 2000) ont par exemple recensé plus de 1 700 comportements de conduite qu'ils ont regroupés en 45 tâches élémentaires, puis en 9 macro-catégories.

⁸ Le modèle de Rasmussen n'a pas été développé dans le champ de la recherche en sécurité routière. Rasmussen s'intéressait à la modélisation des processus de résolution de problèmes, et plus spécifiquement aux erreurs commises dans les situations d'urgence par les superviseurs de processus industriels. Aux dires de Reason (1993), ce modèle est néanmoins devenu une « norme de marché » dans la communauté scientifique travaillant sur la fiabilité des systèmes.

potentielles dans le comportement de conduite adopté. Par la suite, Reason s'est notamment inspiré du modèle de Rasmussen pour développer le Système générique de modélisation de l'erreur (*Generic Error Modelling System*). Reason distingue dans le GEMS trois types d'erreurs : les ratés et les lapsus – basés sur des automatismes – où les actions ne se déroulent pas comme prévu, et les fautes – basées soit sur des règles, soit sur des connaissances – où les actions planifiées ne permettent pas d'atteindre les fins poursuivies⁹. Reason s'est en outre attardé aux violations qu'il définit comme “*des déviations délibérées – mais pas nécessairement répréhensibles – des pratiques estimées nécessaires (...) pour assurer le fonctionnement en sécurité d'un système potentiellement dangereux*” (1993; p. 266). Tout comme dans le cas du modèle de Rasmussen, le modèle de Reason ne correspondait pas à l'origine spécifiquement aux erreurs et violations pouvant être commises dans le cadre de la conduite d'un véhicule. Son modèle a toutefois été repris dans des études où l'on a cherché à évaluer la relation entre la commission d'erreurs (ex.: freiner trop rapidement sur une route mouillée, activer les lumières au lieu des essuie-glace) et de violations (ex.: dépasser la limite de vitesse permise) et l'implication dans les accidents (Reason et al., 1990; Parker et al., 1995a et 1995b; Parker et Manstead, 1996; Parker et Stradling, 2001; Özkan et Lajunen, 2005).

Les années 90 ont finalement été marquées par l'apparition d'un nouveau secteur de recherche, alliant sciences cognitives et ergonomie, dans lequel on tente de simuler informatiquement les activités mentales et motrices de l'individu en situation de conduite. Ces travaux s'inscrivent dans la lignée du développement des véhicules intelligents et ont pour objectif principal la mise au point des futures technologies d'assistance à la conduite.

⁹ Les ratés et lapsus correspondent donc à des erreurs dans l'exécution de la tâche alors que les fautes correspondent à des erreurs de planification.

1.3 Les modèles et théories du risque

Un troisième courant de recherche important a trait à l'élaboration de modèles et de théories basés sur le concept de risque. Cette perspective de recherche s'est dégagée lorsque l'on a commencé à soutenir que ce sont les comportements que les conducteurs *choisissent* d'adopter, plus que leurs limitations en termes de capacités psychophysiologiques, qui sont les causes les plus fréquentes des accidents routiers.

Dans une première série de travaux, on a cherché à préciser les mécanismes via lesquels les conducteurs gèrent le risque d'être impliqué dans un accident de la route. Certains modèles développés à la fin des années 70 s'inspiraient de théories issues de l'économie (ex.: le modèle de la maximisation de l'utilité) (Evans, 1991). On semble cependant généralement s'entendre pour affirmer que les quatre plus importants modèles en sécurité routière sont ceux de *l'homéostasie du risque* (Wilde, 1982), du *risque zéro* (Näätänen et Summala, 1976), de *l'évitement de la menace* (Fuller, 1984), de même que le *modèle hiérarchique du risque* (Van der Molen et Bötticher, 1988) (Saad, 1988; Evans, 1991; Rothengatter, 1997a; Vaa, 2001). Précisons très succinctement qu'on postule dans ces différents modèles du risque¹⁰ que les conducteurs adaptent leurs comportements en fonction du risque perçu ou anticipé qu'ils comparent, selon le modèle considéré, au niveau de risque qu'ils jugent acceptable ou à l'absence de risque.

La perception du risque, la prise de risque, l'acceptation du risque et le contrôle du risque constituent les concepts centraux autour desquels gravitent ces différents modèles. D'autres chercheurs se sont penchés uniquement sur l'un ou l'autre de ces différents concepts. La seule question de la perception du risque a, à elle seule, reçu beaucoup d'attention. Il faut toutefois distinguer ce qui entre sous ce vocable. Un premier courant

¹⁰ Certains chercheurs parlent plutôt de modèles motivationnels (*motivational models*) (Rothengatter, 1988; Ranney, 1994). On tente effectivement d'identifier dans ces modèles les motivations à la base des comportements routiers adoptés mais, dans tous les cas, on postule que le risque joue un rôle central dans la régulation des comportements. On pourrait donc avancer qu'il s'agit de modèles motivationnels axés sur le risque.

de recherche a trait à l'étude de la perception au plan sensori-cognitif. Dans cette optique, on réalise notamment des études expérimentales (sur la route ou dans des simulateurs) en vue de déterminer comment, et avec quelle habileté, les conducteurs anticipent et détectent les dangers (*hazards*) routiers. Un second courant, un peu abusivement classé sous la rubrique de perception du risque, porte plutôt sur l'évaluation que les conducteurs font du risque routier en vue de déterminer leur niveau de connaissance des risques routiers réels¹¹. À cet effet, on a, par exemple, examiné l'importance – au chapitre de la mortalité – que les conducteurs accordent au phénomène des accidents de la route comparativement à celle accordée à d'autres risques pour la santé comme le cancer, le sida, etc., leurs estimations de la fréquence des accidents ou du nombre de morts constatés annuellement sur la route, de même que leurs estimations de l'importance relative des différents facteurs de risque routier (ex.: l'alcool *versus* la vitesse *versus* l'état des routes). D'autres variables que l'on croyait susceptibles de pouvoir exercer une influence sur l'acceptation, sur la perception ou sur la prise de risque ont également été examinées telles que celles mesurant l'évaluation que font les conducteurs de leur capacité de contrôle sur les événements, de même que celles évaluant leurs croyances quant à leur compétence en matière de conduite automobile. Dans ces derniers cas, le choix des variables clés s'inspirait notamment des travaux menés sur le *judgment making* où l'on s'intéresse à discerner les critères que les gens utilisent pour évaluer le risque que posent certains dangers, de même que les biais cognitifs à la source des évaluations erronées (Gartner Lee Limited, 1993; Brown, 1995; Van der Pligt, 1995; Parker et Manstead, 1996).

Le risque a également été examiné sous l'angle des traits psychologiques. Les chercheurs se sont intéressés dans cette optique à ce qu'ils ont appelé le goût du risque, voire dans certains cas le goût de flirter avec la mort. Ce sont toutefois les recherches axées sur le concept de la recherche de sensations (*sensation seeking*), apparues dans les années 80-90, qui ont été les plus nombreuses. L'une des échelles populaires mesurant la recherche de sensations est celle de Zuckerman (1994), qui définit ce concept comme

¹¹ Ce que certains chercheurs appellent plutôt la « conscience du risque ».

correspondant à la recherche de sensations et d'expériences nouvelles, complexes et intenses, de même qu'à la volonté de prendre des risques physiques, sociaux, légaux ou financiers pour le plaisir qu'apportent de telles expériences. L'échelle de Zuckerman, ou d'autres échelles similaires, ont principalement été utilisées pour explorer la relation entre la recherche de sensations et l'adoption de comportements routiers dits à risque, ou l'implication dans les accidents (Jonah, 1997; Jonah, Thiessen et Au-Yeung, 2001).

Le risque se retrouve finalement au centre de plusieurs des études ayant porté sur l'examen des styles de vie. L'analyse des styles de vie a principalement été menée auprès de jeunes conducteurs, souvent en les différenciant sur la base des préférences exprimées en matière de loisirs (OCDE, 1994). De manière générale, on considère dans ces recherches que l'implication de certains groupes de jeunes dans les accidents n'est qu'une dimension d'un style de vie plus global mettant en péril leur sécurité. Les analyses ont incidemment été réalisées dans l'optique d'évaluer la relation entre l'appartenance à des groupes de styles de vie et certains comportements dits à risque¹², mais aussi dans celle d'évaluer la relation entre les styles de vie et l'implication dans les accidents. C'est également en vue de confirmer l'hypothèse d'une constellation de comportements à risque (sans toutefois que l'on réfère directement au concept de style de vie) que des chercheurs ont voulu vérifier s'il y avait corrélation entre l'implication dans les accidents et certains comportements jugés problématiques tels que la consommation d'alcool et de drogue, la tricherie aux examens, l'école buissonnière et, à un niveau plus général, la commission d'actes illégaux de gravités diverses (ex.: ne pas déclarer ses revenus à l'impôt, faire du vol à l'étalage) (Evans, 1991; Beirness et al. 1992; West et al., 1992a et 1992b; Elander et al., 1993). On retrouve finalement

¹² Jessor par exemple a mené des études en 1984 et 1987 (dans Evans, 1991, Beirness et al., 1992 et OCDE, 1994) dans lesquelles il concluait que les comportements contraires à la sécurité routière observés chez certains jeunes sont étroitement liés à tout un ensemble de comportements problématiques (ex.: consommation fréquente de médicaments ou de drogues illicites). Ainsi, selon Jessor, la conduite dangereuse chez les jeunes ne serait qu'une composante d'un syndrome plus vaste, qu'il qualifia d'*adolescent problem behavior syndrome*, et qui se traduirait par l'adoption d'un style de vie dangereux.

quelques études dans lesquelles les styles de vie à risque ont été considérés comme les indicateurs de tendances sociales plus générales¹³.

1.4 L'analyse des attitudes, des représentations et des valeurs

Plusieurs chercheurs se sont attardés à étudier la relation entre les attitudes des conducteurs et l'adoption de comportements dits dangereux ou l'implication dans des accidents. Il faut préciser que le concept d'attitude peut inclure trois composantes, soit les composantes évaluative, cognitive et affective. L'attitude réfère toutefois dans certaines recherches strictement à la composante évaluative (ex.: opinion favorable ou non au port de la ceinture de sécurité), à la composante cognitive (ex.: connaissance du risque que comporte le fait de ne pas porter sa ceinture de sécurité) ou à la composante affective (sentiment manifesté vis-à-vis le fait de porter ou non sa ceinture). En outre, l'identification de « mauvaises » attitudes a surtout servi dans certaines études à dénoncer les préjugés ou la mauvaise volonté des conducteurs (OCDE, 1994). Dans l'ensemble toutefois, l'attitude est considérée comme un déterminant important des comportements et sa mesure est par le fait même envisagée comme un moyen d'accéder à l'explication ou à la prédiction des comportements adoptés par les conducteurs¹⁴. Les recherches sur les attitudes ont porté sur des thématiques directement reliées à la conduite automobile (ex.: attitudes relatives à la conduite d'un véhicule, au risque routier, à la vitesse, à l'alcool au volant, au port de la ceinture de sécurité), mais aussi sur des thématiques d'ordre plus général telles que les attitudes exprimées vis-à-vis l'autorité, l'engagement social, et le respect de la loi. Des modèles attitudinaux plus élaborés, empruntés au champ de la médecine sociale et préventive, ont également été utilisés dans de très nombreuses études. À ce chapitre, le modèle de l'*action raisonnée*

¹³ À titre d'exemple, Barjonet (1990) est arrivé à la conclusion qu'à l'échelle de la société française, un style de vie animé par le goût du risque serait plus fréquent chez les jeunes, les hommes, les personnes sans enfant et les personnes actives économiquement, alors qu'un style de vie fondé sur l'attrait pour la sécurité serait adopté plus souvent par les personnes âgées, les femmes, les personnes à la retraite et les femmes au foyer.

¹⁴ Et, par là, comme un moyen d'expliquer ou de prédire l'implication dans les accidents.

de Ajzen et Fishbein (1980) et celui du *comportement planifié* de Ajzen (1985) sont de très loin les plus populaires¹⁵. Le modèle proposé par Ajzen et Fishbein mesure l'intention d'adopter un comportement particulier (ex.: « couper » le trafic pour quitter une voie rapide) via : 1) l'attitude envers le comportement¹⁶ et 2) la norme subjective, c'est-à-dire la perception qu'a l'individu de l'approbation ou de la désapprobation d'autrui. Le modèle du comportement planifié de Ajzen ajoute une troisième dimension à celui de l'action raisonnée, soit la perception qu'a l'individu du contrôle qu'il peut exercer sur le comportement à venir. Si la plupart des chercheurs ont appliqué tel quel les modèles de Ajzen et Fishbein, certains y ont cependant apporté des modifications. C'est le cas par exemple de Parker et al. (1995c) qui ont ajouté deux facteurs au modèle original de Ajzen, soit la norme morale (qui réfère au jugement *personnel* que l'individu porte sur les comportements en termes de bien et de mal) et l'anticipation du remords, de même que de Åberg et al. (1997) qui ont remplacé la variable « norme subjective » par des variables mesurant les attitudes et perceptions des personnes interrogées relativement aux comportements adoptés par les autres conducteurs.

Quelques recherches – principalement d'origine française – portent par ailleurs sur les représentations. On examine alors, notamment dans la lignée des travaux de Moscovici, les représentations liées à la question générale de la sécurité routière ou à celle de l'accident, mais aussi les représentations relatives à l'automobile ou à des aspects plus spécifiques de la conduite automobile tels que la transgression des règles de sécurité, la prise de risque, et la vitesse (Coerrances, 1989; Labiale, 1989; Barjonet et Khelifi, 1998).

¹⁵ À titre illustratif, on retrouve dans un collectif publié en 1997 (*Traffic & Transport Psychology. Theory and application*. T. Rothengatter et E. Carbonell Vaya (Eds). Oxford : Pergamon Press) une section portant spécifiquement sur les attitudes; l'ensemble des cinq articles qu'elle comporte repose sur les théories de l'action raisonnée ou du comportement planifié.

¹⁶ La plupart des recherches portant sur le concept d'attitude mesurent l'attitude envers l'objet (ex.: l'attitude envers l'alcool au volant). Dans la lignée du modèle de Ajzen et Fishbein, on postule que c'est l'attitude envers un comportement spécifique (ex.: l'attitude envers le fait de conduire après avoir bu quatre verres de bière lors d'une soirée entre amis) qui peut le mieux permettre de prédire les comportements adoptés.

À souligner que dans la grande majorité des cas, l'analyse des représentations vise elle aussi à établir des typologies de conducteurs plus ou moins « à risque ».

Quelques chercheurs ont finalement fait entrer dans l'étude des comportements routiers des considérations sur les valeurs sociales et sur la symbolique rattachée à la conduite automobile. On y affirme, par exemple, que la voiture est représentée souvent sous l'angle de la séduction, de la puissance, des performances. *“Ce type de mises en valeur n'est pas sans impact sur le comportement humain. Certains essayeront de séduire avec leur voiture, d'autres d'établir des records de vitesse”* (Barjonet et al., 1992; p. 50). Sous-jacente à ce type de propos se trouve donc l'hypothèse à l'effet que certaines valeurs sociales se répercutent sur les comportements de conduite automobile et, par le fait même, contribuent à la genèse des accidents de la route. Bien qu'assez présente dans la littérature – et particulièrement dans celle d'origine française – cette hypothèse a cependant rarement donné lieu à des investigations empiriques.

1.5 L'analyse des interactions

La grande majorité des théories et recherches en psychologie de la circulation s'intéressent principalement aux caractéristiques individuelles des conducteurs. Quelques études ont néanmoins porté sur l'analyse de l'interaction entre individus afin d'examiner si, et dans quelle mesure, les comportements des conducteurs peuvent être influencés par les autres usagers de la route ou par leurs passagers. L'interaction a parfois été considérée au niveau agrégé; c'est le cas, par exemple, dans l'étude de Connolly et Åberg (1993) où les chercheurs ont tenté d'évaluer l'interinfluence de pelotons de véhicules sur les comportements adoptés en matière de vitesse. D'autres chercheurs se sont plutôt intéressés à examiner, sur le terrain, les interactions entre conducteurs ou entre conducteurs et piétons. Les objectifs poursuivis dans ces différentes études sont toutefois très diversifiés. Dans certains cas, on a uniquement tenté de décrire et de cerner les comportements d'interaction. Dans d'autres cas, il s'est plutôt agi d'observer si l'interaction pouvait se solder par des problèmes de sécurité en examinant, par exemple, si des mauvaises manœuvres pouvaient découler d'une

interprétation incorrecte ou insuffisante des intentions exprimées par les autres conducteurs. Dans d'autres cas finalement, on a tenté d'identifier des facteurs « sociaux » pouvant expliquer l'adoption de certains comportements individuels de conduite. On peut ici par exemple mentionner les travaux dans lesquels on a cherché à évaluer l'influence exercée par les passagers dans l'adoption de certains comportements, tels que le port de la ceinture de sécurité et le choix de la vitesse (Baxter et al., 1990; Evans, 1991; Simons-Morton et al., 2005).

Certains chercheurs se sont par ailleurs penchés sur la question de l'interaction entre les conducteurs et l'environnement routier. Dans la perspective de l'analyse de la tâche, on tente de déterminer si les conducteurs parviennent à s'adapter ou à répondre correctement aux exigences de l'environnement dans lequel ils circulent. Dans une toute autre perspective de recherche toutefois, on cherche plutôt à évaluer la qualité de l'information véhiculée par l'environnement routier. On peut citer à cet égard les travaux ayant porté sur le concept de « lisibilité » de la route développé en France par Dominique Fleury et ses collaborateurs (Mazet et al., 1987; Fleury et al., 1988; Fleury et Dubois, 1991; Fleury et al., 1993). Fleury et al. ont examiné comment les conducteurs perçoivent et interprètent l'infrastructure et son aménagement. Selon ces chercheurs, l'environnement routier engendrerait chez les conducteurs des attentes spécifiques quant aux types d'événements susceptibles de se produire (ex.: l'apparition de piétons) et quant aux comportements adéquats à adopter. Dans ce contexte, il ne s'agit donc pas de relever des failles dans les compétences des conducteurs, mais bien de démontrer qu'un environnement routier mal conçu peut mener à une interprétation erronée de la situation et ainsi potentiellement provoquer des accidents.

1.6 L'analyse de la modification des comportements

De nombreuses études portent finalement sur les changements de comportements, principalement en matière de vitesse, de port de la ceinture de sécurité et d'alcoolémie. Un certain nombre de travaux ont eu pour objectif d'identifier les mécanismes via lesquels les diverses mesures employées pour modifier les comportements (campagnes

de sensibilisation, contrôle policier, etc.) exercent une influence sur les conduites adoptées; la grande majorité des études portent toutefois sur l'évaluation de l'efficacité de ces diverses méthodes de persuasion et de contrôle, de même que sur la détermination des conditions optimales de surveillance et de contrôle du comportement (Lonerio et Clinton, 1998).

1.7 Les postulats sous-jacents à la recherche portant sur les comportements de conduite

On constate dans cette brève revue des travaux que deux principales orientations soutiennent le champ de la recherche en psychologie de la circulation. D'une part, celle de la psychologie cognitive où l'on cherche à décrire et à modéliser la tâche de la conduite d'un véhicule de façon à pouvoir déceler les facteurs individuels (les habiletés cognitives et motrices, mais aussi les mécanismes d'évaluation, de gestion et de contrôle du risque) pouvant nuire à la réalisation sécuritaire de la tâche, ou à identifier les erreurs et les failles potentielles dans l'exécution de la tâche qui pourraient mener à l'accident routier. D'autre part, une orientation plus éclatée mais dont l'objectif consiste dans tous les cas à identifier des variables psychosociologiques – via l'examen de traits psychologiques, d'attitudes, de perceptions, de représentations, etc. – pouvant expliquer les comportements de conduite adoptés et, par là, pouvant permettre de prédire l'implication future dans un accident de la route.

Malgré la grande diversité des recherches menées, dans l'ensemble, les différentes études entreprises s'appuient sur des modèles explicatifs du comportement relativement simples. Dans certains cas, on postule que des variables psychologiques particulières incitent les conducteurs à adopter des comportements risqués ou déviants; on considère dès lors qu'il faut identifier les conducteurs possédant ces caractères afin de les traiter ou, si cela s'avère impossible, de les retirer de la circulation. Dans d'autres cas, on explique plutôt les différences dans les comportements adoptés par les variations dans la conscience individuelle des risques. On suppose qu'une connaissance adéquate (ex.: sur la mortalité due aux accidents, sur le danger de la vitesse) devrait normalement conduire

à l'adoption de comportements préventifs adaptés; accroître la conscience du risque ou réduire le niveau de risque cible chez ceux où cette dimension pose problème devrait donc notablement contribuer à l'amélioration du bilan routier. Bien entendu, de nombreux chercheurs s'appuient sur des modèles théoriques plus élaborés. Tel que le soulignait Bower (1991 dans Lonero et Clinton, 1998), ceux-ci reposent néanmoins sur deux principaux courants de pensée. Le premier est celui où l'on considère que les comportements résultent d'une ou de quelques motivations fondamentales et se retrouve dans les études portant sur les attitudes, les représentations, etc. Ces différents « objets » sont en effet envisagés comme des systèmes de croyances, de normes ou de valeurs intériorisées par les individus, et qui les prédisposeraient à l'adoption *quasi systématique* de comportements donnés; la conduite étant déterminée par ces systèmes, la solution consisterait donc à informer, à convaincre ou à punir les conducteurs dont les attitudes, représentations, etc. semblent aller à l'encontre d'une conduite sécuritaire. Le second est celui où l'on conçoit les conducteurs comme des systèmes de traitement de l'information (*information processor*)¹⁷ et apparaît notamment dans les études s'intéressant à l'analyse de la tâche. Dans cette optique, on considère que les comportements sont déterminés par l'analyse qui est faite de l'environnement routier dans lequel circulent les individus; pour améliorer le bilan routier, il faudrait donc voir à corriger les erreurs de traitement, à modifier la lecture de l'environnement, ou, lorsque nécessaire, à accroître le niveau et la pertinence de l'information délivrée par l'environnement.

Ces deux grands postulats divergent quant à la nature et à la part de responsabilité accordée aux conducteurs dans la genèse des accidents routiers. Dans le premier cas, on considère que certains conducteurs sont prédisposés aux accidents en raison de facteurs qui renvoient globalement à une faiblesse au plan motivationnel, laquelle faiblesse les inciterait à commettre des fautes de conduite. On y assimile en fait souvent la responsabilité des conducteurs à l'indiscipline au volant, c'est-à-dire au non respect – souvent délibéré – des normes de sécurité établies (Böcher, 1989). Cette façon

¹⁷ Assailly (1990, dans Pérez-Díaz, 2000) distinguait pour sa part ces deux principaux courants en les qualifiant d'approches « dispositionnelles » et « situationnelles ».

d'envisager le phénomène des accidents amène d'ailleurs certains chercheurs à considérer la problématique de la sécurité routière essentiellement comme une problématique de déviance (Rothengatter, 1997a). Dans le second cas, on conçoit plutôt l'accident comme le résultat d'une erreur ou d'une défaillance aux plans perceptif, cognitif ou moteur; l'accident fait, dans cette optique, référence à des événements regrettables – mais excusables – puisqu'il résulte d'un processus sur lequel les conducteurs ont peu d'emprise et qu'une faille dans ce processus peut survenir chez la totalité d'entre eux. Dans cette perspective, la formation et le perfectionnement des habiletés de conduite ont bien entendu un rôle important à jouer. Certains vont cependant bien plus loin en postulant que *“puisque l'opérateur fait et fera des erreurs, il faut les accepter à l'échelle du système et prendre les dispositions pour que ces erreurs ne se transforment pas en accident”* (Amalberti, 1996; p. 43); la route et les véhicules, notamment, devraient donc être conçus de façon à neutraliser l'impact des erreurs inévitablement commises (Goodwin, 1989).

La seule question de la responsabilité des conducteurs peut être sujette à maints débats. En fait, tant et aussi longtemps qu'il y aura un conducteur derrière le volant on pourra toujours prétendre qu'il aurait pu, d'une quelconque façon, éviter l'accident dans lequel il a été impliqué puisque c'est à lui seul qu'incombe *in situ* les actions de commande et de régulation de la conduite. Un *traffic safety official* a d'ailleurs déjà mentionné à Haight (1980 dans Rothe, 1994) que, même s'il y avait un trou de 10 pieds au milieu d'une autoroute, l'accident relèverait pour lui d'une erreur du conducteur ! On comprend donc rapidement que pour plusieurs, seuls de très rares cas d'accidents (ex.: un viaduc qui s'abat sur la voiture) sont considérés entièrement excusables et l'on ne s'étonne plus de la prépondérance accordée au facteur humain dans l'explication des accidents routiers. Évidemment, on ne peut nier que les conducteurs sont effectivement à l'origine d'un certain nombre d'accidents. Mais réduire la problématique de l'insécurité routière aux seules fautes ou faiblesses des conducteurs contribue peut-être bien davantage à « affranchir » les autres acteurs du système (politiciens, membres des différents ministères concernés (transport, santé, sécurité civile), ingénieurs routiers et automobiles) qu'à générer des pistes de solution concrètes et viables (Fahlquist, 2006).

Ceci étant dit, force est néanmoins d'admettre que les conducteurs demeureront toujours un des rouages importants dans le processus accidentel. La recherche sur les comportements de conduite conserve dès lors tout son à-propos. Plusieurs motifs peuvent cependant nous inciter à nous interroger sur la pertinence des axes de recherches et d'interventions généralement retenus jusqu'à maintenant.

De nombreux chercheurs se sont donnés pour objectif d'identifier les groupes de conducteurs dits « à risque » en fonction de diverses variables individuelles. Lester (1991) a effectué une recension des études portant sur sept sphères principales de recherche : les habiletés psychomotrices, le style perceptif, les capacités cognitives, les mesures de performance, les traits de personnalité, le contexte familial et social, et les attitudes. Lester en a conclu que les quatre premiers types de recherches, qui réfèrent aux capacités et habiletés des conducteurs, n'expliquent que très partiellement l'implication dans les accidents. À ses dires, différents travaux auraient par contre permis d'attribuer un rôle significatif aux facteurs psychologiques, sociaux et attitudinaux dans la genèse des accidents. Parallèlement, des chercheurs britanniques (Reason et al., 1990) ont mis au point un instrument de mesure (*Driving Behaviour Questionnaire*) qui a permis d'identifier trois types de comportements de conduite potentiellement insécuritaires : les violations, les erreurs et les lapsus (cf. p. 12). Des mesures répliquées ont indiqué que seules les violations sont corrélées avec une plus forte implication dans les accidents (Parker et al., 1995a et 1995b; Parker et Manstead, 1996; Parker et Stradling, 2001). Ce sont ces types de conclusions qui sont à l'origine de la distinction que les chercheurs font entre la façon dont l'individu *peut* conduire et la façon avec laquelle il *choisit* de conduire, et qui sont à la base de l'hypothèse, relativement populaire, voulant que les accidents de la route relèvent bien davantage des comportements de conduite choisis par les conducteurs – sur la base notamment de facteurs motivationnels –, que d'une quelconque faille aux plans des habiletés psychomotrices et cognitives. Cette hypothèse semble pourtant reposer sur des bases fragiles. On pourrait, entre autres, questionner la validité de certains des items du questionnaire mis au point par Reason et al. L'une des erreurs identifiées, par exemple, est formulée comme suit : “*On turning left, nearly hit a cyclist who has come up on your*

inside” (Parker et al., 1995a)¹⁸. On pourrait tout d’abord se demander qui est responsable de l’erreur dans ce cas puisqu’il semble que le cycliste pourrait être jugé plus en faute encore que l’automobiliste. Mais cette question repose bien plus que sur des problèmes d’ordre méthodologique. Une telle formulation s’appuie en effet sur une conception idéalisée de la conduite puisqu’elle sous-entend que les conducteurs devraient constamment être aux aguets et anticiper toutes les éventualités possibles. Plus fondamentalement encore, le problème réside aussi dans le fait que, si l’on souhaite qualifier un comportement en terme de dérive – planifiée ou non – par rapport à un comportement sécuritaire de référence, il s’avère impératif que ce comportement de référence soit clairement identifié. Or, comme le soulignait Rothengatter (1997b), nous ne disposons pas de définitions précises des comportements de référence qui pourraient être identifiés comme sécuritaires. Ce faisant, bien des chercheurs s’en remettent essentiellement à l’identification des comportements légaux ou illégaux¹⁹ alors que ceux-ci sont loin de définir adéquatement et de contenir l’ensemble des pratiques qui pourraient être qualifiées d’insécuritaires ou, à l’inverse, de sécuritaires.

Par ailleurs, Grayson et Noordzij (1990) ont effectué une recension similaire à celle de Lester. Contrairement à ce dernier, les auteurs en conclurent que les résultats des études sont souvent contradictoires et qu’il y a en fait très peu d’éléments appuyant l’existence d’une relation entre différences interindividuelles et propension aux accidents; seuls certains facteurs biographiques se sont avérés constants, mais l’ampleur de leurs effets sur les accidents demeurerait modeste. Les recherches plus récentes dans lesquelles on a examiné la relation entre le bilan accidentologique, le dossier d’infractions des conducteurs et une panoplie de variables individuelles – qu’il s’agisse de styles de vie, de traits de personnalité, de caractéristiques socio-démographiques, etc. – se révèlent elles aussi peu probantes puisque les conclusions diffèrent très souvent d’une étude à

¹⁸ Les recherches de ce type comportent en général un nombre réduit d’indicateurs. Le *Driving Behaviour Questionnaire* élaboré par Reason, Parker, Manstead et Stradling est par exemple composé de 24 items.

¹⁹ En vertu des Codes de sécurité routière et des diverses réglementations.

l'autre et que l'on parvient tout au mieux à confirmer des évidences²⁰. La seule constante observée dans la littérature demeure en fait celle de la surimplication des jeunes hommes dans les accidents de la route, au point où Evans (1991) en est venu à arguer qu'il s'agirait là d'une véritable loi de la nature. Tous les chercheurs s'entendent sur le fait qu'une part des accidents observés chez les jeunes relève essentiellement de l'inexpérience, mais pour plusieurs le facteur explicatif prédominant de leur surimplication résiderait dans l'immaturation et les comportements de prise de risque inhérents à la jeunesse. Or, selon Twisk (1995), seulement 25 à 30% des jeunes hommes auraient tendance à prendre des risques²¹. Begg et al. (1999), qui ont suivi une cohorte de jeunes à l'occasion d'une étude longitudinale étalée sur 20 ans, concluent en outre à l'inutilité d'essayer de modifier des styles de vie et des comportements jugés risqués (ex.: tabac, alcool, délinquance) puisqu'ils sont apparus dans leur travaux sans relation avec le bilan accidentologique. Reeder et al. (1998), qui ont étudié la même cohorte de jeunes, considèrent également que les jeunes à risque ne présentent aucun signe de *pathologie* particulier.

L'hypothèse d'une constellation de comportements à risque – chez les conducteurs de tous âges – a également été remise en question à la suite d'une série d'enquêtes effectuées auprès d'un échantillon représentatif de la population des conducteurs américains. Les chercheurs ont dans ce cas recueilli, pendant plus de 10 années consécutives, des informations sur les perceptions, les attitudes et les comportements déclarés de 1 250 personnes relativement à des pratiques en matière de santé (ex.: tabagisme, exercice physique, alimentation) et de sécurité routière (port de la ceinture, alcool au volant et respect des limites de vitesse). Les résultats indiquent que tous les comportements à l'examen sont relativement indépendants et que les seules tendances récurrentes concernent l'adoption d'une pratique particulière par un sous-groupe spécifique de conducteurs (ex.: ceux qui enfreignent davantage les limites de vitesse sont

²⁰ À savoir, par exemple, que les conducteurs les plus susceptibles d'être impliqués dans un accident sont ceux qui parcourent un plus grand nombre de kilomètres annuellement.

²¹ La proportion serait de 5 à 10% chez les jeunes femmes.

des gens scolarisés et ayant un revenu élevé), de même que la propension des femmes à respecter davantage que les hommes les règlements relatifs au port de la ceinture, à la vitesse et à l'alcool au volant (Shinar et al., 1999 et 2001). Plus près de nous, Vézina (2001), qui a réalisé une revue de la littérature sur les conducteurs dits « à haut risque »²², a également conclu que les groupes s'avèrent très hétérogènes et que l'on ne peut dresser un profil unique des conducteurs qui devraient être considérés à haut risque.

La question à savoir s'il faut concevoir la problématique des accidents routiers en terme de prédispositions individuelles est en fait loin d'être réglée dans la littérature. Il semble que l'on peut identifier – ponctuellement – des conducteurs dont la moyenne des accidents est supérieure à celle des autres. Toutefois, les résultats des recherches ont graduellement indiqué que la population de ceux qui ont plusieurs accidents n'est pas stable; de nouveaux conducteurs entrent constamment dans cette population alors qu'en sortent ceux qui, après plusieurs accidents, cessent totalement d'être impliqués (Evans, 1991; Biecheler-Fretel, 1994; Wilde, 1994; OCDE, 1997b; Waller, 1997). Si ces résultats ont pu contribuer au déclin de la théorie de la prédisposition aux accidents (*accident proneness*), plusieurs chercheurs croient encore que certains individus ou groupes d'individus sont plus enclins à être impliqués de façon répétée dans des accidents au cours de certaines périodes de leur vie. Le concept de prédisposition aux accidents a en fait simplement été remplacé par ceux d'*accident liability* (Waller, 1997), de *disposition transitoire* à l'accident (Biecheler-Fretel, 1994) ou d'*implication différentielle* dans les collisions (*differential crash involvement*). Ces concepts ne signifient pas que l'on ne cherche plus à identifier des caractéristiques relativement stables pouvant permettre de prédire l'implication dans les accidents puisqu'on postule encore que, dans certaines circonstances particulières, certains groupes de personnes

²² Les conducteurs à haut risque étaient initialement définis comme étant ceux qui persistent à s'engager dans une série de comportements à haut risque tels que la conduite avec les capacités affaiblies, la vitesse excessive, le franchissement d'un feu rouge et le non-port de la ceinture de sécurité.

apparaissent plus à risque²³. En fait, c'est principalement la perspective des analyses qui a changé puisque certains chercheurs considèrent que – au lieu de chercher à cibler des individus particuliers pour éventuellement les « traiter » – il vaut mieux faire porter la recherche sur des caractéristiques qui permettraient d'identifier des groupes ou des sous-groupes d'individus à risque de manière à ce que les interventions subséquemment mises en œuvre aient des répercussions à plus grande échelle (Evans, 1991; Waller, 1997). Tous n'adhèrent cependant pas à cette perspective d'analyse plus « globalisante » puisque l'étude des déterminants individuels du risque accidentel se poursuit et occupe encore un très large pan de la littérature sur les comportements de conduite. En fait, si la thèse de la personnalité encline à l'accident apparaît de moins en moins recevable, celle de l'individu ou du sous-groupe²⁴ d'individus enclins à l'accident (selon leur capacités, leur habiletés et leur motivations particulières) recueille toujours une large adhésion.

Le rôle central accordé dans la recherche en sécurité routière à la prédiction de l'implication dans les accidents pose à mon avis plusieurs problèmes. On peut prétendre que des groupes de personnes sont plus « à risque » dans une période donnée mais il y a lieu de croire que ces personnes le sont pour différentes raisons ou circonstances, raisons et circonstances qui peuvent d'ailleurs varier au cours de la vie d'un même individu (Wilde, 1994; Hakamies-Blomqvist, 2006). Les quelques variables colligées et les données d'accidents dont les chercheurs disposent lors de la réalisation de leurs études ne permettent cependant pas d'identifier ces multiples ensembles de raisons et de circonstances. Ceux qui tentent de prédire l'implication dans les accidents en utilisant les fichiers statistiques n'accordent d'ailleurs souvent aucune importance aux types et aux caractéristiques des accidents (af Wahlberg, 2003); ils ne cherchent qu'à savoir si les

²³ On ne distingue toutefois pas aussi précisément que ne le faisait McGuire (1970, dans Waller, 1997) la disposition aux accidents à court et à long termes. Le court terme correspondait pour McGuire aux accidents attribuables à des circonstances particulières et passagères (divorce, décès d'un membre de l'entourage, usage temporaire de certaines médications, période de fatigue, etc.) alors que le long terme correspondait à des dispositions permanentes (ex.: maladies chroniques) ou à des phases transitoires de la vie comme les premières années de conduite et la conduite chez les personnes âgées.

²⁴ Un sous-groupe de la population des jeunes conducteurs, par exemple.

individus en question ont été impliqués dans des accidents, peu importe comment ceux-ci sont survenus et peu importe qui en a été jugé responsable. Mais surtout, si des études indiquent que certains conducteurs semblent être impliqués dans des accidents significativement plus souvent que les autres, leur nombre s'avère tellement faible qu'ils ne comptent en réalité que pour une toute petite partie de la population des accidentés. En fait, certains travaux démontrent que la plupart des accidents impliquent des conducteurs ordinaires, c'est-à-dire n'ayant aucun des antécédents qui nous permettraient de les classer dans la catégorie des conducteurs déviants ou à risque (Waller, 1997; Lonero et Clinton, 1998; Brenac, 2004). Conséquemment, on peut raisonnablement avancer que l'obtention d'un progrès significatif dans la réduction du nombre total d'accidents nécessiterait que *tous* les conducteurs – et non pas seulement ceux réputés « à risque » – soient pris en considération.

Des problèmes peuvent également être soulevés relativement à la question de la modification des comportements de conduite. Différentes approches ont été envisagées afin de modifier les comportements individuels : redessiner l'environnement routier de manière à ce que les comportements problématiques soient rendus impossibles au sens physique du terme²⁵, développer des mesures qui punissent sévèrement les contrevenants ou adopter des méthodes de contrôle plus intensives (ex.: radars-photo), accroître la perception du risque ou décroître son acceptation, resserrer la réglementation relative à la vente d'alcool, etc. Certains croient qu'il faudrait aller encore plus loin et travailler à l'établissement d'un nouveau modèle culturel et social des comportements de conduite. C'est déjà ce que suggérait la France à la fin des années 80 en prônant, dans son livre Blanc de la Commission de la Sécurité Routière (1989), l'établissement d'un nouveau modèle de comportements routiers, modèle qui proposait *“une authentique maîtrise du comportement en vue d'une conduite apaisée, civilisée, conciliant le respect de la vie avec les valeurs de plaisir, de liberté et de commodité individuelle qu'apporte*

²⁵ De telles mesures sont également applicables au véhicule. On peut notamment penser ici aux dispositifs limitant la vitesse pouvant être atteinte par le véhicule ou aux radars anti-collision destinés à freiner automatiquement le véhicule lorsque la distance intervéhiculaire mesurée apparaît insuffisante.

l'automobile” (p. 8). Tous les plaidoyers en faveur de la modification des comportements laissent sous-entendre, implicitement, que l'on connaît assez bien les comportements déjà adoptés par les conducteurs. Or, force est de constater que l'on ne dispose que de très peu de renseignements à ce sujet et ce, même lorsqu'il s'agit des comportements jugés les plus problématiques. En matière de vitesse par exemple, on ne dispose que de quelques relevés généraux sur les vitesses moyennes pratiquées sur certaines portions du réseau routier. Les données sur la conduite avec facultés affaiblies, pour leur part, sont recensées quasi essentiellement dans le cadre des opérations de contrôle policier et ne reposent que sur le calcul du ratio contrevenants / conducteurs interceptés.

Militer en faveur de la modification des comportements suppose en outre que l'on connaisse bien les comportements qui devraient être adoptés. Les chercheurs ont bien entendu travaillé à l'identification des comportements cibles dans la mesure où ils ont contribué à la détermination de certaines normes comportementales. Mais, comme je l'ai déjà laissé entendre, ces normes – qui ont pour la plupart été officialisées dans le Code de la route – ne peuvent à elles seules être considérées comme garantes d'une conduite sécuritaire. En effet, si les infractions au Code de la route peuvent constituer un facteur de risque, il faut néanmoins reconnaître *“l'absence de certitude sur la liaison positive entre infractions et accidents”* (Jayet, 1994; p. 96). On ne peut d'ailleurs pas affirmer que les accidents sont les résultats normaux des infractions, notamment parce que de nombreuses violations ne résultent pas en accident et que, à l'inverse, des accidents surviennent en l'absence de toute infraction (Rothe, 1994; Peretti-Watel, 2001). De surcroît, toutes les fautes graves (ex.: un excès de vitesse de plus de 50 km/h) n'ont pas nécessairement pour conséquence un accident, alors qu'une faute légère peut très bien causer un accident avec mort d'homme (Membrez, 1989). En fait, la plupart des règles de sécurité ne sont que des guides ou des repères généraux²⁶, notamment parce que la variabilité des situations (état de la chaussée, météo, type de véhicule conduit, etc.) est tellement importante que l'on ne peut parvenir à identifier les critères qui

²⁶ Hauer (1990) soutenait en outre qu'il en va de même pour les normes de construction des routes (!)

permettraient d'édicter, en tous lieux et en toutes circonstances, les comportements susceptibles d'assurer la sécurité des déplacements. Le cas des limitations de vitesse constitue à cet égard un exemple patent.

Il faut finalement souligner qu'il n'y a pas consensus sur ce qui – dans la triade infrastructure / véhicule / conducteur – a jusqu'à maintenant le plus contribué à améliorer la sécurité routière. Ceci notamment parce qu'on ne se préoccupe que depuis assez peu d'évaluer l'efficacité des interventions et que les résultats apparaissent, là aussi, contradictoires (Lonerio et Clinton, 1998). Evans (1991) avait d'ailleurs déjà recensé dans le passé des études portant sur l'évaluation de différents types d'interventions (ex.: limitation de vitesse, freins ABS, installation de feux de circulation) et il en était ressorti tous les résultats envisageables, c'est-à-dire : 1) un accroissement de la sécurité plus grand que prévu, 2) un accroissement tel que prévu, 3) un accroissement moindre que prévu, 4) aucun changement, et même 5) une baisse de la sécurité.

La vaste panoplie de recherches menées en vue de déterminer les facteurs de risque accidentel ont eu pour effet d'en convaincre plusieurs que l'on connaît de mieux en mieux les causes des accidents, de même que leur distribution sociale. Par le fait même, l'accident est devenu aux yeux de bon nombre de chercheurs « *patterned and predictable* »²⁷ et ils considèrent que « *les vrais accidents, fortuits, imprévisibles, sont rares, très rares* » (Ledru, 1995; p. 46). L'examen des recherches portant sur la problématique de la sécurité routière soulève pourtant de nombreuses questions. Peut-on réellement identifier les causes véritables des accidents ? En corollaire, peut-on prédire les accidents de la route ? Comment pouvons-nous déterminer qui est réellement responsable de l'accident ? Les interventions visant à prévenir les accidents doivent-elles nécessairement porter sur les causes les plus « apparentes » ? En fait, depuis un certain temps déjà, certains se montrent très critiques quant à la qualité de la théorisation du

²⁷ Elander et al. (1993) disaient d'ailleurs préférer utiliser l'expression « collision routière » plutôt que celle « d'accident de la route » puisque le mot accident laisse sous-entendre que l'on ne peut prédire et expliquer l'événement.

problème de l'insécurité routière. Barjonet et al. (1992), par exemple, affirmaient qu'au chapitre des théories développées en sécurité routière,

“nous dépassons rarement le niveau de la taxinomie savante (les descriptions d'accidents, les typologies de conducteurs...) ou de l'empirisme abstrait c'est-à-dire l'habillage scientifique des évidences du sens commun, suffisant, sans doute, pour envisager des actions partielles, mais qui limite notre compréhension du phénomène global. Ces théories sont vieilles, parfois naïves; elles apparaissent, à quelques exceptions, comme l'adaptation un peu forcée d'idées qui ont eu leur fortune au début du siècle” (p. 16).

Quelques chercheurs ont en outre commencé à s'interroger sur la pertinence des paradigmes ayant sous-tendu les recherches des dernières décennies (Gusfield, 1991 et 1996; Rothe, 1990 et 1994; Draskoczy, 1997), de même que sur celle des voies d'investigation jusqu'à maintenant privilégiées :

“Y a-t-il des faits éprouvés dans le domaine ? Après un demi-siècle de recherche, la question est peut-être provocante mais elle pose le problème crucial de la pertinence des objets de recherche, des problématiques et des méthodes; les objets sont-ils correctement définis, les questions sont-elles bien posées ?” (Barjonet et Jacob, 1998; p. 64).

Évidemment, toutes ces réserves et tous ces questionnements ne signifient pas que j'en étais arrivée à la conclusion que l'analyse des comportements routiers ne s'avère plus un axe de recherche pertinent. En fait, ce qui m'apparaissait le plus problématique lorsque j'ai entrepris ma recherche concernait la rareté des informations sur les divers comportements effectivement adoptés par les conducteurs, de même que la faiblesse des théories explicatives des comportements routiers. Cerne-t-on vraiment l'essentiel des comportements de conduite ? Comprenons-nous vraiment bien la dynamique des comportements de conduite dans le processus accidentel, *mais aussi* dans la conduite ordinaire, sécuritaire ? C'est à partir de ces questions – complexes et, disons-le, ambitieuses – qu'a été esquissée ma problématique de recherche.

CHAPITRE 2

ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE

2.1 Perspective générale

Tout bien considéré, on ne peut admettre que la conduite automobile ne se résume qu'à un processus de traitement de l'information ou qu'à l'expression de motivations ou de normes intériorisées. Il semble tout d'abord raisonnable de croire que les individus conduisent en fonction d'eux-mêmes, des autres, des circonstances immédiates et de leurs expériences passées (Rothe, 1994), beaucoup plus du moins qu'en seule fonction du Code de la route. Mais ce qu'il faut surtout souligner, c'est que la conduite automobile est un univers complexe où s'entrecoupent potentiellement diverses « sources d'influence ». Les conducteurs peuvent notamment tenir compte de leurs préférences personnelles, des croyances et des symboles qu'ils rattachent à l'automobile et à la conduite, des préférences et des besoins de leur entourage, du comportement des autres conducteurs présents sur la route, des normes sociales, des normes légales, de leur devoirs et responsabilités sociales, de même que des autres activités dans lesquelles ils doivent s'engager quotidiennement. Lonero et Clinton (1998) recensaient à cet égard plus d'une trentaine de facteurs pouvant influencer le comportement de conduite adopté, allant du besoin de stimulation à la culture de la conduite véhiculée dans les médias. On ne peut, manifestement, prendre en considération toutes les dimensions pouvant être reliées, de près ou de loin, à la conduite d'un véhicule automobile. Et il serait par ailleurs incorrect de prétendre que les chercheurs n'ont pas travaillé à l'élaboration de modèles

qui pourraient s'avérer à la fois plus complets et plus « fonctionnels ». Il apparaît toutefois que certaines des prémisses à la base de ces modèles posent des difficultés importantes.

Il y a tout d'abord lieu de remettre en question la prédominance actuelle du concept de risque. C'est en effet le risque, et plus particulièrement le risque d'être impliqué dans une collision routière, qui constitue actuellement le pivot central des études et des théories en sécurité routière. Certains poussent l'importance de ce concept à l'extrême. Simonet et Wilde (1997) affirmaient par exemple que *“comme aucun comportement humain n'est parfaitement assuré d'atteindre son objectif, tout comportement peut être interprété comme relevant d'une prise de risque”* (p. 235). C'est toute autre chose cependant que d'affirmer que les conducteurs *adoptent volontairement* des comportements *qu'ils savent dangereux*. Comme le mentionnaient Beirness et al. (1992), il faut notamment distinguer « conduite à risque » et « prise de risque ». La prise de risque sous-entend l'adoption intentionnelle de comportements risqués. Mais les comportements catalogués comme tels n'émanent pas tous et toujours d'une prise de risque délibérée. Il y a en fait tout lieu de croire qu'à l'occasion certains conducteurs adoptent un style de conduite ou prennent des décisions qui, à leurs yeux, peuvent comporter un certain danger. Mais, la plupart du temps, ils ne cherchent vraisemblablement pas à s'exposer au risque d'avoir un accident. Il faut toutefois souligner que dans certaines théories, telle que celle de Wilde (1994), le risque subjectif ne devrait pas être considéré comme le calcul d'une probabilité d'être accidenté mais plutôt comme un sentiment global d'insécurité. La théorie de Wilde renvoie néanmoins encore à un processus de type cause à effet, comme le soulignaient Barjonet et Jacob (1998) : *“si nous percevons le danger, alors nous adopterons des comportements de sécurité, si nous ne percevons pas ce danger, alors nous ne ressentirons pas le besoin de mettre en œuvre ces comportements de protection”* (p. 53). Barjonet et Jacob font plutôt état d'une structure cognitive rationalisante qui prémunirait l'individu de la dissonance provoquée par l'expérience directe (en tant que témoin ou victime) ou indirecte (via les campagnes de sécurité, des reportages journalistiques, etc.) de l'accident. Ainsi, au plan individuel, *“la crainte de l'accident serait sous-estimée, occultée ou déplacée pour*

rendre le déplacement possible dans des conditions acceptables de “confort psychique” (p. 47). Il y a en effet lieu de penser que le risque d’avoir un accident est, dans la conduite quotidienne, peu présent à l’esprit des conducteurs et que ce n’est qu’à l’occasion qu’ils se sentent menacés; ils ont, la plupart du temps, l’impression de conduire sécuritairement dans un environnement peu menaçant. L’accident serait par le fait même davantage perçu comme une menace anonyme et collective que comme un danger individuel (Le Breton, 1995) et dans cette optique, mettre autant l’accent sur l’examen du niveau de risque perçu ou recherché par les conducteurs ne constitue sans doute pas le meilleur choix.

Plus fondamentalement encore, il y a lieu de se demander si on ne fait pas en partie fausse route en centrant l’attention sur le phénomène des accidents, au détriment du phénomène dont ils originent, à savoir la conduite d’un véhicule. L’appellation recherche en « sécurité » routière constitue d’ailleurs un euphémisme. En effet, la recherche en sécurité routière *“devrait, par définition, partir de la situation sûre et chercher comment la maintenir dans des conditions différentes”* (OCDE, 1997a; p. 42). Dans la pratique toutefois, la très grande majorité des chercheurs prennent l’accident ou la situation d’accident comme point de départ et font donc porter leurs analyses sur « l’insécurité » routière. En fait, on cherche bien plus à expliquer la survenue de l’accident qu’à comprendre les comportements de conduite adoptés. Or, comme le mentionne Dekker (2002), *“it is critical to understand why people did what they did, rather than judging them for not doing what we know they should have done”* (p. 371)²⁸. Ce n’est cependant pas la « philosophie » qui prévaut puisqu’au bout du compte, une grande part des théories développées ne visent pas tellement à comprendre le comportement qu’à expliquer l’écart entre le résultat observé et le résultat attendu (c’est-à-dire un déplacement effectué sans accident) ou l’écart entre le comportement observé

²⁸ Les enquêtes post-accident, notamment, parviennent à déterminer comment l’accident aurait pu être évité (ex.: il n’y aurait pas eu d’accident si l’individu n’avait pas circulé aussi rapidement) bien plus qu’à identifier l’imbriquement des éléments ayant mené à cet événement (ex.: Qu’est-ce qui a fait en sorte que l’individu circulait à cette vitesse à ce moment et dans ce lieu précis ? Qu’est-ce qui explique que cette vitesse se soit avérée problématique à ce moment et dans ce lieu précis ? etc.)

et le comportement attendu (par exemple le respect des règles de circulation). Et par le fait même, comme le soulignait Shinar (1998), la conceptualisation des comportements de conduite s'avère généralement tautologique parce qu'elle ne parvient à définir les comportements que par leurs conséquences.

Quelques chercheurs ont déjà souligné que l'on devrait aller au-delà du seul phénomène des accidents. C'est le cas de Ranney (1994) selon qui il faudrait parfaire notre compréhension de la tâche de la conduite d'un véhicule en identifiant mieux les mécanismes à la base des erreurs comportementales, que ces erreurs résultent, ou non, en un accident. L'analyse des erreurs commises est cependant difficile, notamment parce que la conduite en sécurité d'un véhicule automobile – contrairement à celle, par exemple, d'un avion – ne nécessite pas que l'on observe rigoureusement une grande quantité de règles, de normes et de procédures :

“La conjugaison de la grande variabilité des situations routières et de la faible prédétermination des moyens et des procédures à utiliser pour y faire face ne permet pas de définir de manière stricte des normes de conduite par rapport auxquelles on pourra facilement mesurer des écarts, et donc des erreurs” (Van Eslande et Malaterre, 1996; p. 50)²⁹.

En fait, le système routier tolère assez bien un certain nombre « d'erreurs » puisqu'une déviation de la voie de circulation, par exemple, ne s'avère pas nécessairement problématique et que deux pratiques relativement différentes, en matière de vitesse notamment, peuvent se traduire par le même résultat global : l'arrivée à destination sans encombre.

Par ailleurs, déplacer le centre d'attention vers l'erreur nous maintiendrait dans une perspective d'analyse axée essentiellement sur les problèmes de la conduite automobile. Or, comme le relevaient Keskinen et al. (1999), “une analyse du comportement d'un

²⁹ Van Eslande et Malaterre ajoutent que “en accidentologie, on palliera cette difficulté en considérant sans équivoque l'accident comme un écart à la norme de déplacement sûr.” L'analyse des accidents n'indique cependant pas si l'erreur décelée “est rare ou fréquente, ni si le même comportement n'aurait pas pu être considéré comme “normal” dans des conditions légèrement différentes” (p. 50).

conducteur qui n'est orientée que sur l'échec et sur l'accident donne une image incomplète de la personne et décrit principalement l'aspect pathologique de son comportement routier" (p. 12). Un groupe d'experts de l'OCDE (1997a) ont déjà souligné que l'on devrait plutôt adopter une approche axée sur les solutions. Dans cette perspective, ce serait la conformité à la bonne pratique qui constituerait le gage de la sécurité. Très rares sont cependant les chercheurs qui se sont intéressés à étudier directement cette bonne pratique. Perkins (1990), par exemple, n'avait pu recenser qu'une seule étude portant sur des conducteurs que l'on pourrait qualifier d'exemplaires³⁰, et il appert que les recherches plus récentes ne se sont pas davantage attaquées à cette question. En fait, comme il fut déjà mentionné, la bonne conduite n'a été définie à ce jour qu'en fonction du respect des règles de conduite ou de quelques principes de précaution généraux (ex.: le bon conducteur est celui qui est vigilant, attentif aux autres). Or, l'expertise requise pour conduire efficacement et sécuritairement un véhicule dépasse largement l'application des règles prescrites. Les conducteurs apprennent d'ailleurs une quantité de règles et de principes que leur expérience ne confirme pas et, d'un autre côté, leur expérience leur apprend une quantité de choses qui ne figurent pas dans les préceptes officiels (Böcher, 1989). Du reste, si la détermination des erreurs dans la conduite automobile est complexe, c'est justement en raison de la difficulté que l'on éprouve à identifier précisément les normes de conduite sécuritaires. Les règles officielles sont néanmoins jugées suffisantes par la majorité des intervenants en sécurité routière parce qu'on suppose que la plupart des conducteurs parviendront, une fois sur le terrain, à apprendre à affronter correctement la diversité des situations de conduite qui se présenteront à eux. On est donc bien conscient que, dans les faits, les conducteurs acquièrent une certaine expertise. Certains chercheurs ont même été jusqu'à postuler que l'amélioration de la sécurité – constatée dans tous les pays dit avancés – pourrait ne pas être tellement déterminée par des facteurs techniques et législatifs que

³⁰ Malfetti, J. L. et J. L. Fine. 1962. « Characteristics of safe driver : a pilot study ». *Traffic Safety Research Review*, vol. 6, no 3, p. 3-9.

par un processus social d'apprentissage de la conduite³¹. On s'est néanmoins peu intéressé à étudier cette expertise (hormis sous l'angle des habiletés psychomotrices) parce que l'on suppose qu'elle est adéquate, ou du moins suffisante, chez ceux qui n'ont pas d'accident. Par voie de conséquence, toute une variété de comportements sont permis – sauf ceux correspondant à des infractions – et, surtout, sont réputés de peu d'intérêt pour la simple et unique raison qu'ils ne se traduisent pas en accident. Prétendre qu'il faudrait améliorer notre compréhension de l'expertise des conducteurs peut toutefois causer problème si l'on entend par là qu'il faudrait dorénavant voir à définir ou à catégoriser les bons conducteurs (au lieu des « mauvais ») puisque la tentation deviendrait alors trop forte de ne les définir qu'en opposition aux conducteurs à risque. Il s'agit plutôt de souligner que l'on aurait sans doute beaucoup à gagner à travailler davantage sur la conduite *ordinaire*, sur l'expertise ou la compétence de monsieur et madame tout le monde. Dans cette optique, le point de départ ne serait plus l'accident, la conduite à risque, mais la conduite de tous les jours, et l'objectif poursuivi consisterait à mieux connaître les comportements « normaux », à comprendre comment les conducteurs “*do manage to drive safely*” (Gusfield, 1996; p. 42), et à comprendre pourquoi un comportement la plupart du temps adéquat peut, dans certaines circonstances, mener à un accident. En somme, on postulerait, comme je le fais, que la problématique de la sécurité routière ne se trouve pas essentiellement dans des conduites dites à risque, mais qu'elle se trouve aussi, et peut-être même davantage, dans les pratiques quotidiennes de conducteurs ordinaires pour qui l'absence d'accident représente l'état usuel des choses.

Il serait incorrect d'affirmer que les conducteurs ordinaires ou normaux n'ont pas du tout été considérés dans la recherche. La référence à la conduite normale (et aux conducteurs normaux) s'accompagne toutefois assez rarement dans la littérature d'une définition précise. En s'inspirant d'une catégorisation effectuée par Walsh (1982 dans Kazak et al., 1989) en vue de qualifier la normalité des familles, on peut toutefois distinguer quatre

³¹ Minter (1987) et Bellaby (1990), par exemple, ont posé l'hypothèse que le bilan routier s'améliore lorsque les conducteurs apprennent, collectivement, à identifier les risques et à les éviter.

types de conducteurs et de conduite implicitement utilisés dans les recherches en sécurité routière pour qualifier la normalité : 1) le conducteur asymptotique, c'est-à-dire celui qui ne présente, dans une période donnée, aucun des problèmes de conduite reconnus (ex.: pas d'accident, pas de contravention), 2) le conducteur idéal, c'est-à-dire celui qui présente les caractéristiques positives reconnues comme nécessaires à la conduite sécuritaire (ex.: le conducteur vigilant, soucieux de sa sécurité et de celle des autres, ayant de bonnes aptitudes), 3) le conducteur « moyen », c'est-à-dire celui qui se situe dans la moyenne statistique; on n'exclut pas ici que les individus puissent éprouver des problèmes, ce qui importe c'est que les conducteurs ou les comportements envisagés ne s'écartent pas significativement de la moyenne observée, et 4) le conducteur fonctionnel, c'est-à-dire celui qui réussit à résoudre efficacement les problèmes qui se présentent à lui (ex.: celui qui parvient à corriger à temps ses erreurs de conduite).

Si ces quatre types de référence à la normalité figurent bien dans la recherche en sécurité routière, le premier est cependant celui qui, de loin, a été le plus souvent mis à contribution simplement en raison du fait que les groupes contrôles utilisés dans les recherches vérificatives sont souvent constitués de conducteurs sans accident ou contravention. Il faut par ailleurs souligner que la normalité fait largement référence à la présence de caractéristiques souhaitables, ou, à l'inverse, à l'absence de caractéristiques non désirables *chez les conducteurs*. Ce n'est donc pas la normalité de la conduite automobile, mais bien davantage celle des conducteurs que l'on tente de circonscrire.

La tendance à catégoriser les conducteurs – plus que l'activité – peut s'expliquer du fait que l'on considère dans bien des cas que les comportements sont déterminés par un ensemble de prédispositions (cf. approches axées sur les motivations). Cette façon d'entrevoir les comportements routiers entraîne à mon avis une conséquence fâcheuse. En effet, ce « causalisme personnalologique », comme le nommait Beauvois (1984 dans Larochelle et Désautels, 1999), fait en sorte que les chercheurs excluent de leur investigation les circonstances et intentions de nature plus contextuelle puisque leurs impacts sur les comportements adoptés sont réputés être marginaux. Or, il y a lieu de croire que les aspects de la situation peuvent être tout aussi importants (sinon plus ?)

dans la détermination des comportements de conduite que les attitudes, croyances, ou toutes autres variables rattachées à la personnalité des conducteurs. À titre d'illustration, des études empiriques réalisées par Shinar (1998) sur des comportements de conduite dits agressifs (ex.: klaxonner lorsque le conducteur à l'avant de soi ne démarre pas immédiatement après que le feu soit passé au vert) indiquaient, par exemple, que tous les conducteurs se montrent plus « patients » lors des jours fériés que lors des jours de travail. En fait, les conducteurs doivent nécessairement s'ajuster aux différentes situations rencontrées et, par le fait même, les comportements qui seront adoptés ne peuvent jamais être totalement prévisibles. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a aucune stabilité, aucune récurrence, dans les comportements routiers. Toutefois, en ne tenant pas suffisamment compte des données contextuelles, les approches axées sur les motivations s'avèrent incapables de rendre compte et d'expliquer les mécanismes d'ajustements du comportement observés chez un même conducteur (Ranney, 1994).

Certains chercheurs ont accordé une certaine importance aux situations de conduite notamment lorsqu'ils tentaient d'observer ce qui, dans la situation immédiate, pouvait nuire à la réalisation de la tâche. Toutefois, la contextualisation des comportements dans ces études ne correspondait souvent qu'à la mise en relation du comportement avec l'environnement routier. On se souciait peu, encore une fois, du contexte plus large dans lequel s'effectuent les déplacements (ex.: trajet effectué sous contrainte de temps ou non, avec ou sans passager) et des buts poursuivis par les conducteurs, autrement qu'en les ramenant aux seules dimensions de la conduite sécuritaire. Or, il y a lieu de penser que les conducteurs n'estiment pas en général avoir un problème de sécurité; leur problème est bien plutôt celui de la mobilité (Rumar, 1989). Dans ce contexte, le but premier qui est poursuivi n'est pas de participer sécuritairement au trafic, mais d'arriver à l'heure au travail, de se rendre à un rendez-vous chez le médecin, etc. À la limite, la participation au trafic en tant que telle peut même devenir secondaire (Böcher, 1989). En fait, les approches axées sur le traitement de l'information évacuent toute référence aux motivations en jeu et ne permettent pas, par exemple, d'expliquer pourquoi certains conducteurs suivent toujours respectueusement les limitations de vitesse alors que d'autres les enfreignent largement la plupart du temps. En d'autres termes, s'il semble

plausible de croire que les signaux de l'environnement dictent pour une bonne part les comportements à adopter, ceux-ci ne peuvent pour autant se réduire uniquement à des réactions d'adaptation au contexte routier immédiat – comme en témoignent, d'ailleurs, les variations que l'on peut observer d'un conducteur à l'autre.

Il faut finalement souligner que, dans la plupart des études, on n'a souvent considéré qu'une étroite bande de comportements (ex.: les vitesses pratiquées), ce qui a pour effet de n'offrir qu'une vue très parcellisée des comportements de conduite adoptés et de rendre difficile, voire impossible, l'intégration des divers résultats obtenus dans un modèle plus global.

En somme, j'en étais arrivée à la conclusion qu'afin de mieux comprendre la problématique des comportements de conduite, il y avait lieu de dépasser le stade de la dichotomie risque / sécurité. Ceci impliquait de mettre l'accent sur l'activité – plus que sur le conducteur en tant que tel – dans sa normalité et dans sa diversité. Chercher à identifier des comportements de conduite normaux s'avère cependant une entreprise hasardeuse. En fait, comme le soulignait Canguilhem (1984), *“le normal n'est pas un concept statique ou pacifique, mais un concept dynamique et polémique”* (p. 176). Aussi, l'objectif n'était pas de postuler au préalable de ce qui pourrait constituer une conduite normale; en utilisant ce concept, je souhaitais simplement souligner que l'on devrait étudier la conduite automobile à titre d'activité quotidienne ordinaire. La notion d'activité quotidienne s'avère cependant elle aussi un critère trop imprécis pour caractériser des genres d'actions ou de comportements (Conein, 1998). Comment, dès lors, peut-on circonscrire les comportements de conduite que l'on pourrait qualifier d'ordinaires? En outre, un tel examen ne pouvait être effectué sans une certaine conceptualisation des comportements routiers. Comment, alors, conceptualiser les comportements de conduite sans les réduire uniquement à l'application de motivations ou de codes intériorisés, ou uniquement à des enchaînements de réactions adaptatives? Sous quel angle devrait-on étudier des comportements qui apparaissent être organisés par des principes mouvants et locaux, mais aussi par des principes plus stables et plus globaux? Une piste intéressante m'est apparue dans une phrase de Barjonet et Jacob

(1998) : *“la conduite automobile - ou la circulation à pied dans le trafic - correspond peut-être plus à un ensemble de pratiques – un “habitus” – (...) plutôt qu’à un appareillage cognitif rigide et planificateur”* (p. 8).

2.2 Les habitudes³² en matière de conduite automobile

Vraisemblablement, les comportements des conducteurs sont constitués d’un grand nombre d’habitudes (Evans, 1991; Biecheler-Fretel, 1994; Lonero et Clinton, 1998). Plusieurs des théories et des approches contemporaines tiennent cependant peu compte du caractère habituel des comportements et mettent plutôt l’accent sur le choix des comportements. En fait, on réduit souvent la conduite à un exercice constant de prise de décisions, décisions souvent rapportées à la seule intention de respecter (ou non) la loi ou d’assurer (ou non) sa sécurité. Or, comme le soulignait Biecheler-Fretel (1994), les choix des conducteurs ne sont pas toujours conscients. *“Le comportement de conduite est en fait largement automatisé en fonction des expériences antérieures dans le système de circulation”* (p. 44). Plusieurs comportements de conduite n’ayant pas entraîné de conséquences fâcheuses peuvent ainsi devenir des comportements routiniers et pris pour acquis, des « façons de faire » que les conducteurs reproduisent sans trop réfléchir puisqu’elles se sont avérées commodes et appropriées dans la pratique quotidienne de la conduite. Et dans cette optique, on peut supposer que l’infraction résulte la plupart du temps *“d’habitudes prises dans le cadre de la conduite (tendance à dépasser les vitesses) ou dans un champ social plus large (consommation de boissons alcoolisées)”* (Biecheler-Fretel, 1994; p. 44), plus, du moins, que d’un ensemble de décisions toujours prises ponctuellement et consciemment. Certains travaux suggèrent d’ailleurs que l’habitude d’enfreindre la loi se développe avec la pratique régulière de la conduite automobile, les plus grands infractionnistes se trouvant dans la population des conducteurs parcourant un grand nombre de kilomètres annuellement, alors que ceux qui

³² Il ne faut évidemment pas confondre les concepts d’« habitus » et d’« habitudes ». J’ai choisi d’adopter le terme habitude dans la conceptualisation de ma thèse mais le lecteur pourra constater dans les prochaines sections que ma définition initiale de ce concept s’inspirait à la fois des théories sur l’habitus (en tant que disposition) et de celles sur l’habitude.

respectent le plus la loi appartiennent à des groupes d'individus dont la mobilité est restreinte (Biecheler-Fretel, 1994; Peretti-Watel, 2001).

On reconnaît généralement que les habitudes sont difficiles à changer. Selon Bennett (1999),

“one way to change unsafe habits is for the unconscious portion of our minds to experience potential loss of what is considered important. This usually requires an accident, near accident or witnessing of an accident, and the realization that the areas considered most important to us are threatened by our current behavior” (p. 1).

À cet égard, Rajalin et Summala (1997) ont mené une étude afin de déterminer à quel point les conducteurs modifient leur conduite – en termes de quantité (kilométrage parcouru) et de qualité (nombre de contraventions au dossier) – après avoir été impliqués dans un accident ayant entraîné la mort d'au moins l'un de leur(s) passager(s). L'analyse des données pré et post accident (3 ans avant et 3 ans après) n'indiquait pas de changement significatif dans les dossiers d'infractions. Presque la moitié des conducteurs ont toutefois réduit leur kilométrage, cet effet étant cependant d'autant plus important que les blessures subies par les conducteurs étaient graves. Rajalin et Summala ont par ailleurs interviewé un sous-groupe de conducteurs. La majorité ont affirmé que l'accident a eu un effet sur leurs comportements de conduite, mais seulement pour une courte période de temps (de quelques jours à quelques mois). Le plus souvent, les effets déclarés se limitaient aux circonstances et situations qui ont mené à l'accident et ne se sont donc pas traduits, aux dires des personnes interrogées, par l'adoption de comportements généralement plus prudents. Un conducteur a même mentionné aux chercheurs qu'après être entré en collision avec une voiture blanche, “*for some time I did pay specific respect for that white car, so that I braked instinctly at crossings or when such a car passed by, but there are so many of those that one adapts even to that*” (p. 280). En somme, ces résultats semblent indiquer que même l'expérience d'un accident mortel ne parvient pas à modifier les comportements habituels de conduite. Ceci, notamment, parce que les conducteurs n'imputeraient pas

l'accident à leur façon générale de se comporter au volant mais bien à la situation particulière dans laquelle ils se sont trouvés.

Les difficultés bien réelles que pose la modification des habitudes acquises font dire à certains, tel Evans (1991), que plutôt que de chercher à convaincre les conducteurs de toujours choisir un comportement prudent, il vaudrait mieux voir à favoriser l'adoption d'habitudes de conduite sécuritaires ou travailler à la mise au point de technologies aptes à « casser » les mauvaises habitudes acquises. Si cette dernière solution peut s'avérer intéressante en regard de certains types de comportements (ex.: les radars anticollision contrôlant la distance intervéhiculaire maintenue), elle ne peut cependant qu'avoir une portée limitée, l'expérience ayant notamment montré que les conducteurs ne sont pas des récepteurs passifs des développements technologiques (cf. adaptation du comportement). Mais surtout, ces deux types d'intervention présupposent que l'on connaisse les habitudes des conducteurs et que l'on puisse en contrôler la formation ou l'apparition. Or, assez rares sont les études où l'on s'est intéressé à examiner la question des habitudes de conduite et les quelques chercheurs qui s'y sont attardés semblent avoir en partie bifurqué de leurs objectifs originaux. Par exemple, des recherches portant sur le « comportement de base » – c'est-à-dire sur les comportements habituellement adoptés par les conducteurs dans diverses situations de conduite – devaient être menées en France il y a déjà plus d'une vingtaine d'années. L'objectif initialement poursuivi a cependant été modifié et les travaux ont finalement donné lieu à une catégorisation de populations infractionnistes, les analyses ayant quasi essentiellement consisté à élaborer des typologies de conducteurs à risque établies en fonction de la fréquence et du type d'infractions commises (ex.: vitesse, alcool, ceinture), de certaines variables socio-démographiques (ex.: sexe, âge, type d'emploi occupé, lieu de domicile, moment d'utilisation du véhicule) et de l'implication dans les accidents (Moget, 1984; Biecheler-Fretel et Moget, 1989; Biecheler-Fretel, 1994). Un peu plus récemment, Hatakka et al. (1997) ont voulu vérifier si les habitudes de conduite auto-déclarées constituent de bons prédicteurs des accidents et des infractions commises. Les indicateurs utilisés (conduire dans un état inapproprié, conduire à haute vitesse, faire des erreurs, réussir à s'échapper de situations dangereuses causées par d'autres usagers de la route) renvoient cependant à

des phénomènes que l'on peut difficilement tous classer sous la rubrique des habitudes de conduite. L'un des problèmes à la source de ce genre de dérive réside dans le fait que le concept d'habitude n'a pas été, au préalable, clairement défini. Que considère-t-on être un comportement habituel de conduite ?

Le commentaire de Biecheler-Fretel (1994) à l'effet que les comportements de conduite sont largement automatisés s'inspire à l'évidence des travaux sur le traitement de l'information et sur ce que l'on appelle les modèles hiérarchiques des comportements routiers. Différents modèles – parmi lesquels figurent notamment ceux de Rasmussen (cf. p. 11-12) et de Van der Molen et Bötticher (1988) – ont été élaborés au cours des quarante dernières années. Ces modèles se distinguent quant aux précisions apportées sur les processus cognitifs en jeu (schémas anticipatoires, processus perceptif et attentionnel, etc.) ou quant à leurs conséquences (ex.: les erreurs comportementales identifiées par Rasmussen), mais ils scindent tous, plus ou moins explicitement, la tâche de la conduite automobile en trois sous-composantes : 1) le contrôle du véhicule, qui réfère aux manoeuvres de freinage ou d'embrayage, au contrôle de la direction, etc., 2) le guidage, qui a trait à la négociation des situations de circulation (franchissement des intersections, manoeuvres de dépassement ou d'entrée dans le trafic, communication avec les autres usagers de la route, etc.), et 3) la navigation, qui concerne l'organisation et la planification du déplacement (sélection de l'itinéraire, du mode et du moment du déplacement, prise en charge de passagers), de même que la recherche de la direction à suivre pour arriver à destination³³. Sans entrer dans les détails, mentionnons que l'on considère que ces trois tâches sont hiérarchisées de telle façon que le conducteur ne peut « performer » au niveau supérieur (de la navigation par exemple) avant d'avoir effectivement répondu aux conditions inférieures (du contrôle et du guidage). Cette hiérarchie marque donc une complexification de la tâche selon le niveau exécuté, complexification pouvant se calculer notamment en termes de temps de réponse et de

³³ Les termes utilisés peuvent varier. Van der Molen et Bötticher (1988), par exemple, parlent plutôt du niveau opérationnel, du niveau tactique et du niveau stratégique. J'ai choisi les expressions utilisées par Allen et al. (1971) parce qu'elles me semblaient plus explicites. À souligner également quelques variantes dans ces modèles relativement à ce qui est inclus dans la troisième phase de la conduite.

degré d'activité cognitive requis. Toutefois, on postule également dans ces modèles que la réalisation de la tâche devient, avec le développement de l'habileté (notamment au chapitre du contrôle du véhicule) et l'acquisition d'expérience, largement automatisée et qu'elle est par le fait même souvent exécutée de manière plus ou moins inconsciente; le conducteur n'a donc plus à porter attention à toutes les actions requises pour conduire adéquatement son véhicule. En fait, à ce stade, seul le troisième niveau (celui de la navigation) implique un processus *actif* de résolution de problèmes ou de prises de décision.

L'automatisation de la tâche comporte des avantages indéniables notamment parce qu'elle réduit l'ampleur de l'effort nécessaire aux plans physique et cognitif. Le plaisir de la conduite réside d'ailleurs en partie dans le fait que l'automatisation libère les ressources attentionnelles, laissant à l'individu la possibilité – tout en conduisant son véhicule – d'écouter de la musique, de discuter avec son passager, de profiter du paysage, ou même de penser à la préparation du souper. L'automatisation de la conduite amène également à concevoir différemment la question des règles et des autres formes d'instruction nécessaires à l'accomplissement de cette activité. Les travaux portant sur l'automatisation font en effet état du développement, au fil de l'évolution de la maîtrise de l'activité, de schémas d'action entièrement ou semi-automatisés. Plus spécifiquement, on considère que seuls les conducteurs novices suivent consciemment des instructions et des règles pour agir, les conducteurs plus expérimentés ayant transformé une grande partie de leurs activités en automatismes. En fait, selon Rasmussen (1987), à mesure que les habiletés se développent les intentions des conducteurs se transforment en termes de buts à atteindre plutôt qu'en actes à réaliser. Cela ne signifie pas que les règles n'ont progressivement plus de rôle à jouer dans les comportements de conduite adoptés, mais bien que leur application se trouve, en partie du moins, reléguée en arrière-plan³⁴. Cela

³⁴ Une remarque de Goffman (dans Joseph, 1998) nous rappelle d'ailleurs que les conducteurs ne réinventent tout de même pas le système de circulation à chaque fois qu'ils se déplacent. L'exécution des règles apparaît notamment essentielle à la coordination des comportements routiers. Nous n'avons qu'à imaginer, par exemple, quelle pourrait être la situation si tous les conducteurs se mettaient soudainement à « brûler » les feux rouges.

suggère également que des comportements jugés inadéquats peuvent s'installer progressivement sans que le conducteur en soit véritablement conscient (Ranney, 1994). Dans ce contexte, on peut à juste titre questionner le rôle central accordé dans plusieurs études à la planification, à la décision et à l'adhésion aux règles de sécurité. En fait – en paraphrasant Conein (1998) – on peut supposer que la cognition des individus en situation de conduite est probablement plus de l'ordre de la cognition expérientielle que de la cognition réfléchie. Ces différentes considérations ont cependant pour effet de diluer le concept d'habitude en l'incluant, indistinctement, dans l'univers général des automatismes psychomoteurs. L'habitude ne serait-elle qu'une composante ou qu'un sous-produit de l'automatisme ? Et sinon, en quoi, précisément, l'habitude se distingue-t-elle de l'automatisme ?

Par ailleurs, bien que plusieurs associent l'habitude à l'automatisme, il n'est pas rare que l'on confonde dans la littérature les notions d'habitudes et de comportements choisis. Cette méprise apparaît notamment dans les recherches ayant porté sur le style de conduite (*driving style*), que l'on oppose couramment aux habiletés de conduite (*driving skills*), et peut sans doute résulter du fait que ces deux concepts comportent de nombreuses ambiguïtés. À titre d'exemple, Deery et Love (1996) soutenaient que les habiletés de conduite renvoient aux différentes composantes de la tâche (ex.: la manipulation du volant), alors que le style de conduite aurait trait aux aspects décisionnels, c'est-à-dire à la façon dont les gens choisissent de conduire, *ou* aux habitudes de conduite qui se sont formées au cours du temps. Cette brève définition, qui, soulignons-le, ressemble dans son essence à celle retenue dans les autres travaux, ne nous permet pas de distinguer précisément ce qui pourrait être considéré comme une composante de la tâche, tout comme elle ne permet pas de départager clairement ce qui relèverait d'un choix ponctuel ou d'une habitude (habitude qui, par définition, n'impliquerait pas de choix au sens usuel du terme). Ces imprécisions ne sont d'ailleurs pas sans effet sur les travaux réalisés. En fait, si les dimensions retenues pour évaluer les habiletés semblent de prime abord relativement logiques et cohérentes (ex.: la capacité à juger les distances ou les vitesses, la capacité à détecter les dangers (*hazard detection*), le temps de réaction), celles devant mesurer le style de conduite forment une mosaïque

éclatée pouvant comporter des indicateurs relatifs à la préparation du déplacement (ex.: planifier son trajet à l'avance en prévoyant des endroits pour se reposer), au respect des règlements routiers (ex.: traverser une intersection après que le feu de circulation soit passé au rouge), aux façons de manœuvrer dans le trafic (ex.: zigzaguer, maintenir une faible distance intervéhiculaire), aux réactions de l'individu face aux autres conducteurs (ex.: se mettre en colère contre les gens qui conduisent trop lentement) ou face à la réaction des autres (ex.: ne pas aimer que l'on commente sa conduite), aux émotions provoquées par la conduite (ex.: se sentir nerveux), et à diverses attitudes (ex.: aimer conduire, aimer conduire vite, ne se préoccuper que de soi, etc.) (Guppy et al., 1990; Sivak et al., 1990; West et al., 1992a; Deery et Love, 1996; Taubman-Ben-Ari et al., 2004). Les différents indicateurs utilisés dans ces études sont en outre de précision fort variable (ex.: prendre des risques, conduire sécuritairement *versus* faire la course avec d'autres véhicules, excéder les limites de vitesse dans les agglomérations). De surcroît, certaines dimensions sont parfois envisagées comme une habileté, parfois comme un style de conduite. C'est par exemple le cas de la « concentration » qui est tantôt considérée en tant que capacité cognitive, tantôt en tant qu'attitude générale (désir d'accorder toute son attention à la conduite, d'être vigilant). En somme, si les habitudes font, par définition, partie du concept de style de conduite, elles se trouvent noyées dans un ensemble disparate de variables, variables qui ne sont par ailleurs pas explicitement incorporées dans un modèle explicatif ou compréhensif des comportements de conduite. Et dans cette optique, on ne se surprend guère de l'absence dans la littérature de distinction claire entre comportements habituels et comportements relevant d'une décision. Poser ce constat ne permet cependant pas de résoudre l'un des problèmes qui est rapidement apparu lorsque j'ai commencé à étudier le concept d'habitude : comment clairement établir ce qui, dans la conduite automobile, relève d'un automatisme, d'une habitude ou d'un processus décisionnel plus élaboré ?

Répondre à cette interrogation s'avère une tâche beaucoup plus difficile qu'il n'y semble de prime abord. Les quelques remarques préliminaires précédentes – où sont associés au concept d'habitude les termes « automatisme », « routine » et même « habitus » – témoignent d'ailleurs des glissements conceptuels accompagnant fréquemment

l'utilisation du terme habitude. Ces glissements s'expliquent notamment du fait que le concept d'habitude n'a été qu'assez peu développé dans la littérature en sécurité routière, mais aussi, plus largement, dans celle des différentes disciplines (psychologie, sociologie, etc.). En fait, l'habitude n'est pas un construit important dans la plupart des modèles psychosociaux contemporains du comportement humain (Ouellette et Wood, 1998). Une recherche effectuée dans plusieurs bases de données bibliographiques m'a en outre permis de constater que le terme habitude n'est utilisé que dans quelques rares domaines de recherches (ex.: les habitudes alimentaires, les habitudes de lecture, les habitudes de conduite des personnes âgées³⁵). Mais surtout, j'y ai découvert qu'on ne renvoie souvent qu'à l'usage courant du mot; peu d'espace (quand il y en a !) est accordé à la définition ou à la délimitation de ce que l'on entend exactement par « habitude ». La relative rareté des écrits portant sur l'habitude aurait pu m'inciter à abandonner cette piste. Toutefois, je pressentais, un peu à l'instar de Aarts et Dijksterhuis (2000), que l'habitude se révélerait un outil très utile dans la reconceptualisation des comportements routiers. Mais avant de pouvoir exploiter ce concept, il m'a évidemment fallu en préciser la définition, travail qui a nécessité que je fasse une incursion hors du strict cadre des études et écrits en sécurité routière, et dont les résultats sont présentés dans la suite du présent chapitre.

³⁵ Dans ce dernier cas, on s'intéresse principalement à la problématique de la modification des pratiques de déplacement chez les personnes âgées (ne plus conduire durant l'heure de pointe, la nuit, etc.).

2.3 Les différentes conceptualisations de l'habitude

Bien qu'il soit peu présent dans la littérature scientifique contemporaine, le concept d'habitude possède néanmoins une très longue histoire. Il fut d'abord traité par des philosophes tels Aristote et Saint Thomas d'Aquin, puis par d'autres plus « contemporains » tels John Locke, David Hume, Maine de Biran, Félix Ravaisson et Merleau-Ponty. De manière très succincte³⁶, on considérait que l'habitude est une disposition acquise – de nature comportementale ou intellectuelle – dotée d'un double caractère : elle est d'abord active, en ce sens qu'elle travaille, de concours avec la force de la volonté et de l'exercice, à l'intériorisation de façons particulières de faire, de penser et de sentir. Elle est ensuite stabilisante puisque, par la pratique répétée, l'habitude parvient à « engrammer » ces façons de faire, de penser et de sentir au point de les transformer en une tendance incorporée dirigeant l'action dans un sens déterminé. Autrement dit, l'habitude était envisagée comme étant le principe humain effectuant la médiation entre les facultés innées et les actes accomplis. Par la pratique, par l'accoutumance, l'habitude est ce qui permet de maîtriser et de fixer – bien que de façon non totalement déterministe – la nature brute de l'humain. L'habitude – dans son sens philosophique classique – constitue donc un principe fédérateur majeur : elle est chez l'homme “*une nature acquise, une seconde nature*” (Ravaisson, 1999 (1^e éd., 1838); p. 139).

Le concept d'habitude a aussi été développé par des naturalistes, comme Darwin et Lamarck, qui l'utilisaient pour parler des comportements élémentaires des espèces inférieures (ex.: les habitudes alimentaires des insectes anglais) (Camic, 1986; Aarts et Dijksterhuis, 2000). Cette conception beaucoup plus réductrice de l'habitude a été reprise en psychologie où l'on considérait l'habitude comme un comportement humain

³⁶ Il existe bien entendu des différences notables dans les théories de ces différents philosophes.

élémentaire, d'origine essentiellement biophysique³⁷. C'est ainsi que le terme a été utilisé pour parler des actions réflexes, conçues comme des réponses motrices activées par les cellules nerveuses, elles-mêmes excitées par un stimulus externe. Puis, avec la montée du béhaviorisme watsonien, l'habitude est devenue synonyme de système de réflexes et de réponses acquis; plus encore, toutes les activités non instinctives devaient être considérées, selon Watson, sous l'angle des habitudes ainsi définies. “*Man is the sum of his instincts and habits*” (Watson, 1917 et 1919, cité dans Camic, 1986; p. 1068). Les recherches sur l'habitude en psychologie ont longtemps été dominées par l'approche béhavioriste, ce qui a fait en sorte que l'on y a principalement conceptualisé l'habitude comme étant une réponse automatique à un stimulus acquise par apprentissage, sans y inclure de considérations relatives à l'intervention de processus mentaux (Aarts et Dijksterhuis, 2000). Les travaux plus récents intègrent cependant dans la conceptualisation de l'habitude des dimensions issues des théories portant sur le traitement de l'information (Ouellette et Wood, 1998).

Les premiers sociologues, pour leur part, concevaient l'habitude comme un pattern comportemental concourant à la stabilité des institutions sociales (Ouellette et Wood, 1998; Aarts et Dijksterhuis, 2000). Des sociologues comme Comte, Durkheim, Weber, Mead et Veblen intégraient la question des habitudes dans leur théorie, sans toutefois en exclure les actions délibérées. Grosso modo, l'habitude était conçue par ces sociologues comme une disposition acquise, et non réflexive, inclinant les individus à se réengager dans les formes d'action précédemment adoptées. Cette conception s'apparentait donc davantage à celle issue de la tradition philosophique. Néanmoins, selon Camic (1986), la plupart des sociologues ont fini par abandonner ce concept au début du 20^e siècle en raison de l'omniprésence de la définition béhaviorale de l'habitude.

³⁷ Par opposition à ses prédécesseurs, le philosophe William James a développé une conception de l'habitude de nature plus « physiologique » et qui sembla inspirer plusieurs psychologues. On attribue d'ailleurs souvent les premiers développements du concept à James, alors que les philosophes mentionnés précédemment sont davantage associés au concept d'*habitus*. Il faut toutefois souligner que certains des textes anciens étaient à l'origine rédigés en latin et que l'emploi du terme *habitus* (plutôt qu'*habitude*) s'avérait par le fait même inévitable chez ces auteurs.

L'habitude n'est pas seulement sortie du corpus conceptuel des sociologues. De façon générale, l'habitude aurait d'abord souffert d'une certaine « dérive métaphysique » alimentée par les écrits de philosophes (notamment Félix Ravaisson et Jacques Chevalier) ayant fait entrer dans leur conceptualisation de l'habitude des considérations sur la spiritualité et le divin (Kaufmann, 2001). Dans le champ particulier de la psychologie, il semble que le concept d'habitude – après avoir suscité bien des débats relatifs à la distinction entre l'inné et l'acquis, et à l'origine des conduites intelligentes – aurait été remplacé par différents concepts issus des théories de l'apprentissage. Comme il fut déjà mentionné, les sociologues auraient pour leur part abandonné le concept d'habitude afin de se démarquer du courant influent du béhaviorisme. Mais à cela s'ajoutait la montée d'un courant cognitiviste en sociologie, faisant de l'homme un être presque exclusivement réflexif, et où l'on rejetait l'habitude parce qu'elle n'impliquait pas, croyait-on, de régulation consciente ou délibérée des conduites (Baldwin, 1988). Néanmoins, comme le soulignait Jean-Claude Kaufmann (2001), Camic avait en partie tort lorsqu'il prétendait que l'habitude a disparu des *préoccupations* sociologiques au début du siècle dernier. En fait, tout comme en psychologie, on a préféré utiliser d'autres termes (disposition, habitus, inclination, attitude) qui, bien que s'écartant des strictes conceptualisations de l'habitude, en partagent néanmoins certaines prémisses.

Cette très brève mise en perspective livre quelques explications sur le déclin du concept d'habitude, mais elle permet surtout de mieux cerner l'origine de ses définitions actuelles. Trois caractéristiques communes émergent des principales conceptions de l'habitude évoquées ci-haut : tous s'entendent d'abord pour dire qu'elle est acquise, qu'elle dirige l'action et que son influence s'exerce hors de la sphère de la conscience. Si l'on s'en tient aux théories dominantes dans la littérature contemporaine, on devrait en outre ajouter que l'habitude se manifesterait par une conduite – ou un ensemble de conduites – rendue(s) automatique(s) par la répétition, et se conservant de manière relativement stable. Une analyse plus attentive des différents textes où l'on traite de l'habitude permet toutefois de constater que plusieurs notions demeurent relativement floues, donnant par là lieu à différentes interprétations. En outre, si les conceptions

psychologiques, sociologiques et philosophiques de l'habitude partagent certaines idées, elles recèlent néanmoins d'importantes différences.

Il faut finalement souligner que le concept d'habitude a été abordé dans d'autres disciplines. En économie, par exemple, on considère que l'habitude – qui réfère, en gros, aux comportements de consommation passés – exerce une influence sur le processus décisionnel en contribuant, notamment, à la formation des préférences, préférences qui déterminent à leur tour les choix de consommation actuels (Alessie et Kapteyn, 1991; Becker, 1992; Loewenstein et Adler, 1995). Il apparaît toutefois que les trois disciplines mentionnées ci-haut (psychologie, sociologie et philosophie) sont celles qui ont le plus contribué au développement du concept d'habitude, et ce sont donc sur les travaux issus de ces disciplines – présentés en revue dans les deux prochaines sections – que je me suis le plus attardée. La revue débute par la psychologie où, faut-il le préciser, l'on constate un regain d'intérêt pour le concept d'habitude depuis la fin des années 90.

2.4 L'habitude dans les travaux en psychologie

Deux approches caractérisent les conceptualisations de l'habitude en psychologie. Certains auteurs mettent l'accent sur la forme que doit prendre une activité pour qu'elle soit qualifiée d'habitude alors que d'autres se concentrent plutôt sur le processus qui fait de l'activité une habitude. Ces deux approches ne se recoupent cependant pas totalement. En fait, il semble que pour certains l'habitude se manifeste essentiellement par la répétition de comportements; autrement dit, l'habitude serait un ou des comportement(s) spécifique(s) plusieurs fois répété(s) dans le passé. Pour d'autres, l'habitude se manifeste essentiellement par un processus cognitif caractéristique, dont les comportements ne sont que le résultat. La répétition du comportement n'est pas suffisante, il faut qu'il y ait automatisation de l'acte. Dans ce deuxième cas, l'habitude n'est donc pas uniquement un comportement observable; elle est un *programme comportemental* qui doit être « activé » par un processus automatisé.

2.4.1 Les caractéristiques de l'habitude en tant que comportement répété

Outre les caractéristiques déjà mentionnées, on constate que, dans la plupart des cas, les auteurs qui parlent d'habitude font principalement référence à des activités psychomotrices (ex.: jouer du piano, rouler à vélo, dactylographier un texte). Ils n'excluent cependant pas le fait que l'habitude puisse être associée à des activités « internes »; on parle alors d'habitudes mentales, intellectuelles, langagières, etc.

Par ailleurs, l'usage du terme habitude réfère très souvent à des actes relativement restreints (ex.: jouer au tennis, se brosser les dents, boucler sa ceinture de sécurité), mais il renvoie aussi dans certains cas à des patterns de comportements liés à un secteur ou à un type d'activités (ex.: les comportements reliés à la consommation d'aliments, à la conduite automobile) ou encore à une séquences de comportements relativement simples (ex.: l'ordre dans lequel une personne enfle ses vêtements, l'enchaînement des activités suivant le réveil). Dans ces deux derniers cas, on reconnaît généralement que les activités considérées comportent à la fois des composantes habituelles *et* réfléchies.

Le (nécessaire) caractère répété de l'habitude-comportement implique en troisième lieu que l'action observée soit stable, c'est-à-dire reproduite de façon relativement uniforme.

Finalement, nombreux sont ceux qui reconnaissent que l'habitude est prépondérante dans l'activité humaine. L'habitude est cependant considérée principalement comme un phénomène individuel (la personne développe au fil des ans les habitudes x, y et z), bien que certains lui attribuent une composante sociale en soulignant, par exemple, que les habitudes collectives – c'est-à-dire celles partagées par les différents membres d'un groupe ou d'une population donnée – sont à la base des rites et des coutumes.

2.4.2 Les caractéristiques de l'habitude en tant que processus

On définit fréquemment l'habitude-processus en l'opposant aux activités comportant un processus décisionnel. De manière générale, on estime qu'un processus cognitif est automatique lorsqu'il n'exige pas d'effort conscient – notamment parce que son initiation est devenue involontaire (ou non intentionnelle), ce qui a pour corollaire d'en faire un processus non contrôlé –, lorsqu'il peut agir, simultanément et sans interférence, avec d'autres processus cognitifs³⁸ et qu'il se traduit par des réponses stéréotypées qui échappent à l'attention consciente (*conscience awareness*) (Ronis et al., 1989; Aarts et Dijksterhuis, 2000). On peut par ailleurs identifier quelques conditions nécessaires pour que l'on postule de l'automatisation d'un comportement : sa réalisation est efficace, rapide, nécessite peu d'effort, varie très peu et est indépendante des autres tâches en cours (Groeger et Clegg, 1997).

Si l'on reconnaît généralement que les processus automatisés à la base des habitudes sont hors du contrôle de l'individu, on reconnaît par ailleurs que certains facteurs externes, telle que l'apparition d'une situation inconnue ou d'un obstacle, peuvent

³⁸ Ce qui a notamment pour effet de permettre d'allouer les ressources cognitives à la réalisation d'autres tâches.

interrompre l'automatisme pour laisser place aux processus de prises de décision (Ronis et al., 1989).

Ces différentes caractéristiques associées à l'habitude-processus expliquent sans doute pourquoi on la conçoit tantôt comme un phénomène actif et libérateur, tantôt comme une source potentielle d'asservissement. En effet, lorsqu'on prend en compte ses effets bénéfiques sur l'activité (facilité accrue de la performance, possibilité d'exécuter d'autres tâches en parallèle, etc.), on dit de l'habitude qu'elle nous est essentielle puisqu'elle nous permet d'accéder à un certain confort psychique et que c'est grâce à elle que sont rendues possibles la découverte, la nouveauté, l'innovation. À l'inverse, une trop grande automatisation est considérée être à l'origine des tics, des manies, de la dépendance, voire de l'addiction. On soutient en outre que l'habitude peut s'avérer contre-productive lorsque les automatismes persistent malgré l'apparition de nouvelles conditions. L'habitude n'apparaît alors plus comme un phénomène productif, mais comme une entrave à l'expression du libre arbitre. C'est d'ailleurs un peu dans cette optique que Dunn (2000) proposait un continuum de l'habitude allant de l'*habit impoverishment* (où les habitudes ne sont pas suffisamment présentes chez l'individu pour le supporter dans ses diverses activités quotidiennes) à l'*habit domination* (où les habitudes sont tellement prégnantes qu'elles interfèrent avec les autres activités) – la situation idéale résidant, aux dires de Dunn, dans le centre du continuum, lorsque les activités de l'individu sont sous l'égide de l'*habit utility*.

2.4.3 La formation de l'habitude-processus

Les psychologues distinguent parfois l'habitude passive (ex.: fumer une cigarette après les repas) et l'habitude active qui nécessite un entraînement volontaire (ex.: jouer du piano). Les premières résulteraient davantage d'un processus d'adaptation ou d'exposition, alors que les secondes découleraient davantage d'un processus d'apprentissage (et notamment d'un processus d'essais-erreurs dans le cas spécifique des habitudes motrices). Toutefois, dans un cas comme dans l'autre, la répétition de l'action – dans un contexte stable – serait considérée comme étant le critère déterminant du

développement de l'habitude puisque c'est elle qui ferait en sorte que le processus s'automatise (Aarts et al., 1998). En contrepartie, on postule que les comportements qui ne sont pas répétés, de même que ceux qui sont exécutés dans un contexte instable, nécessitent invariablement une prise de décision quasi constante (Ouellette et Wood, 1998). On reconnaît par ailleurs que, dans la majorité des cas, la formation de l'habitude a dû être précédée d'un processus décisionnel volontaire³⁹ qui s'est à la longue automatisé (Verplanken et al., 1998). C'est d'ailleurs en ce sens que l'on fait parfois équivaloir « habitude » et « décision automatisée ». Tout cela ne précise cependant en rien la nature du processus en jeu.

Dans la lignée du béhaviorisme, on considérait que l'habitude résultait essentiellement du développement d'une association automatique entre un stimulus et une réponse. Le déclenchement de l'habitude était donc perçu comme un processus réactif, linéaire et ne nécessitant pas la médiation de processus mentaux particuliers. Bien que cette représentation simpliste de l'activité cognitive ne soit plus véritablement de mise aujourd'hui, il semble que certains, tels Marttila et Nupponen (2000), considèrent qu'elle s'applique encore dans le cas des habitudes simples (entendues au sens de comportements simples). Quelques auteurs conçoivent plutôt l'habitude comme étant un comportement automatique dirigé par but (Aarts et al., 1998; Aarts et Dijksterhuis, 2000; Marttila et Nupponen⁴⁰, 2000). Aarts et Dijksterhuis (2000), par exemple, définissent les habitudes comme étant des représentations mentales hiérarchiques grâce auxquelles l'activation d'un but⁴¹ mène à l'activation de comportements associés; autrement dit, les habitudes ne sont plus là considérées comme de simples associations entre stimulus et actions, mais plutôt comme des structures mentales proactives qui, dans un contexte précis, concourent à l'adoption d'un comportement donné ou à l'adoption d'une séquence de comportements donnés.

³⁹ Mais non pas dans la totalité des cas puisque certaines habitudes pourraient être acquises sans que l'individu en ait véritablement conscience.

⁴⁰ Mais uniquement pour ces auteurs dans le cas des habitudes plus complexes.

⁴¹ But qui doit lui-même être activé au préalable par des indices situationnels particuliers.

2.4.4 Quelques exemples d'études ayant porté sur les habitudes

Comme je l'ai déjà mentionné, on retrouve dans la littérature quelques études portant sur les habitudes des conducteurs âgés. Le concept d'habitude n'y est cependant pas développé et l'on constate rapidement qu'il n'est utilisé que dans son sens courant. Owsley et al. (1999), par exemple – qui s'intéressaient notamment à savoir si les habitudes de conduite des personnes âgées ayant une cataracte diffèrent de celles des autres conducteurs âgés – ont développé un *Driving Habits Questionnaire* (DHQ) couvrant six aspects : 1) les pratiques générales de conduite et les problèmes rencontrés (ex.: port de la ceinture de sécurité, vitesse adoptée par rapport à celle du trafic, préférences en matière de transport (conduire soi-même, avoir quelqu'un pour conduire ou utiliser le transport en commun), s'être fait dire que l'on devrait cesser de conduire), 2) l'exposition (ex.: fréquence de conduite hebdomadaire, types d'endroits où l'individu conduit), 3) la dépendance en matière de transport (avoir souvent dû demander à d'autres personnes de conduire au cours de la dernière année), 4) le niveau de difficulté des situations et des manoeuvres de conduite adoptées au cours des trois derniers mois (ex.: avoir conduit lorsqu'il pleuvait, la nuit, seul, avoir fait un stationnement parallèle), 5) la diversité des environnements dans lesquels l'individu a circulé au cours de la dernière année (avoir conduit dans son quartier, dans des villes voisines, etc.), et 6) les accidents et infractions survenus au cours de la dernière année. Lyman et al. (2001), qui s'intéressaient pour leur part à identifier les caractéristiques associées aux changements dans les habitudes de conduite des personnes âgées, ont posé des questions sur : la qualité estimée de la conduite, le kilométrage annuel, le nombre de jours de conduite par semaine, la vitesse de conduite comparée à celle du trafic, et le niveau de difficulté associé à certaines situations de conduite (la nuit, sous la pluie, durant les heures de pointe, sur autoroute, en présence d'enfants, dans les dépassements, dans les virages à gauche aux intersections, etc.). En somme, on constate qu'on utilise dans ces recherches – tout comme dans le cas des études portant sur le style de conduite (cf. p. 46-47) – un ensemble de variables fort disparates.

En ce qui a trait aux recherches où le concept d'habitude apparaît plus circonscrit, on note premièrement toute une série d'études s'appuyant sur des modèles attitudinaux et dans lesquels on a intégré une variable « habitude ». En fait, comme le soulignaient Aarts et Dijksterhuis (2000), la recherche contemporaine sur le concept d'habitude se limite en grande partie à des études dans lesquelles on tente d'examiner l'impact de la variable « comportement passé » (l'habitude) dans la prédiction des comportements futurs.

Triandis (1977) semble avoir été le premier à élaborer un modèle dans lequel l'habitude s'avère une variable centrale. Plus spécifiquement, Triandis soutenait que la probabilité d'un acte dépend de trois principaux facteurs : l'habitude, l'intention de s'engager dans l'acte (mesurée par un composite de facteurs sociaux, affectifs et cognitifs) et des conditions facilitantes. Triandis définissait l'habitude comme étant des séquences de comportements qui sont devenues automatiques et dont l'individu n'est usuellement pas conscient. Il postulait en outre que l'une des causes du comportement futur réside dans le fait de l'avoir antérieurement bien appris grâce à la répétition. Ainsi, un nouveau comportement serait sous le contrôle principal de l'intention alors qu'un comportement souvent répété serait principalement sous le contrôle de l'habitude. Ces derniers postulats ont cependant fait en sorte que l'opérationnalisation de l'habitude s'est restreinte dans le modèle de Triandis au nombre de fois que le comportement a été adopté par un individu dans le passé.

Même si un certain nombre d'auteurs réfèrent au modèle de Triandis, il semble que peu ont tenté de le mettre en application⁴². Triandis a néanmoins fait école puisque sa conceptualisation de l'habitude en tant que comportement passé a été plusieurs fois reprise en vue de tester les modèles développés par Ajzen et Fishbein (cf. *théorie du comportement planifié* et *théorie de l'action raisonnée*). On postulait également dans ces études qu'un comportement plusieurs fois répété est davantage susceptible d'être sous le

⁴² Dans ce que j'ai pu lire, seul Mittal (1988) prétendait appliquer le modèle de Triandis; il a toutefois opérationnalisé différemment l'habitude, comme il le sera spécifié un peu plus loin dans le texte.

contrôle d'un processus automatisé, alors qu'un comportement effectué moins fréquemment serait (encore) guidé par des interprétations et des considérations évaluatives. L'objectif principalement poursuivi dans ces recherches consistait cependant à mesurer la valeur prédictive relative des variables de l'un ou l'autre des deux modèles lorsque y était intégrée une mesure de l'habitude.

Certains auteurs considèrent qu'une mesure de l'habitude ne tenant compte que du comportement passé n'est pas adéquate. Verplanken et al. (1998) ont par exemple mis à l'épreuve la théorie du comportement planifié – en matière de choix du mode de transport – en utilisant deux mesures différentes de l'habitude : 1) la mesure traditionnelle, c'est-à-dire l'auto-déclaration du comportement passé, et dans ce cas-ci sur une échelle à 4 points (de jamais à souvent prendre la voiture pour aller : a) quelque part dans son village et b) quelque part à l'extérieur), et 2) une mesure basée sur des scripts (appelée plus tard RFM (*Response-Frequency Measure*) (Verplanken et Aarts (1999)), qui consistait à présenter 15 voyages imaginaires variant fortement en termes de distance et de destination (ex.: aller au supermarché, aller voir un ami qui habite dans une ville voisine, etc.) et à demander aux participants d'indiquer, le plus vite possible, quel mode de transport ils utiliseraient dans ces différentes situations. Verplanken et al. postulaient dans ce cas que la force de l'habitude est mesurée par la récurrence des réponses relatives à un mode de transport particulier (en l'occurrence ici, la voiture)⁴³.

D'autres chercheurs ont totalement exclu de leur investigation la fréquence du comportement passé. C'est le cas de Trafimow (2000) pour qui l'habitude est d'abord et avant tout un état mental (l'individu doit considérer qu'il a l'habitude du comportement). Il a donc testé la théorie du comportement planifié – relativement à l'usage du condom – en utilisant pour mesurer l'habitude une échelle à 7 points indiquant “*I habitually use / do not use a condom when I have sex*” (p. 386). Orbell et al. (2001) ont également testé

⁴³ Quelques autres chercheurs, tels Bamberg et al. (2003), ont aussi testé la pertinence des variables du modèle du comportement planifié en utilisant cette double mesure de l'habitude (fréquence du comportement passé et mesure basée sur des scripts telle que développée par Verplanken et al.).

la théorie du comportement planifié en considérant la perception de l'habitude, mais aussi celle de l'automatisme : *“Taking ecstasy is something I do as a matter of habit”* et *“Taking ecstasy is something I do automatically”* [tout à fait d'accord – tout à fait en désaccord] (p. 36). Aucun développement théorique ne justifie toutefois dans leur cas l'utilisation des mesures de perception, leur présentation du concept d'habitude se limitant principalement au rappel des postulats généraux caractérisant l'habitude-processus⁴⁴. Mittal (1988) – qui a pour sa part testé le modèle de Triandis comme prédicteur du port de la ceinture de sécurité – distinguait tout d'abord les habitudes pro-intentionnelles et contre-intentionnelles (c'est-à-dire les habitudes d'usage versus les habitudes de non-usage). Mais surtout, Mittal considérait que le seul facteur discriminant les comportements régis par l'intention et ceux régis par l'habitude se trouvait dans la conscience (l'*awareness*) d'avoir ou non réalisé l'action. La mesure de l'habitude d'usage a donc consisté à demander : *“During the past 4 weeks, when I got into my car, I was not even aware and I put on my seatbelt”* (jamais – rarement – quelques fois – souvent – toujours), alors que celle du non-usage se résumait à la question : *“I simply forgot to put on my seatbelt”* (p. 1001). Ronis et al. (1989) soutenaient également que, au lieu de demander combien de fois une action a été réalisée, il vaudrait mieux poser des questions sur les dimensions centrales de l'habitude, à savoir l'absence de prise de décision consciente, le bas niveau d'*awareness*, et la capacité de réaliser cette action en même temps qu'une autre.

Bien que la mesure de l'habitude soulève quelques débats (Ajzen, 2002), la principale « querelle » observée dans ce type d'études concerne la détermination de la place que l'habitude devrait occuper dans les modèles attitudinaux. En clair, la question litigieuse est celle à savoir si l'habitude – en tant que comportement passé – agit sur le comportement futur indépendamment de l'intention (ou des différentes variables des modèles, c'est-à-dire l'attitude, la norme subjective, et la perception du contrôle) ou si elle ne vient pas plutôt agir indirectement sur le comportement futur en modulant les

⁴⁴ Ex.: *“Habits are generally understood to imply actions that have become automatic responses to specific situational cues and that are performed relatively unconsciously”* (Orbell et al., 2001; p. 34).

effets de l'une ou l'autre de ces variables initiales. Un certain nombre d'auteurs arrivent à la conclusion que l'habitude constituerait un facteur indépendant des autres déterminants théoriques du comportement (Sutton, 1994; Bagozzi et Kimmel, 1995⁴⁵; Conner et Armitage, 1998; Ouellette et Wood, 1998; Verplanken et al., 1998; Conner et al., 1999; Aarts et Dijksterhuis; 2000; Fujii, et Gärling, 2003). D'autres croient plutôt qu'il ne s'agit que d'un facteur confondant. Eagly et Chaiken (1993, dans Goldenberd et al., 2000), par exemple, avançaient qu'un comportement répété peut contribuer au maintien d'une attitude favorable à l'égard de ce comportement, et que les effets sur l'intention dériveraient essentiellement de cette attitude favorable. Ajzen, pour sa part, croyait plutôt que le comportement passé peut notamment avoir un effet médiateur sur la perception du contrôle⁴⁶. Bien qu'il ait plus tard reconnu que certains travaux semblent contredire cette hypothèse, Ajzen soutint encore que le comportement passé ne parvient en réalité qu'à « capturer » des processus ou variables psychologiques autres que ceux attribués à l'habitude (Ajzen et Fishbein, 2000; Ajzen, 2001; Ajzen, 2002).

Un tout autre courant de recherche, mis en branle par des chercheurs des Pays-Bas (dont notamment Verplanken, Aarts et Van Knippenberg), consistait plutôt à « tester » l'automatisme des habitudes grâce à la réalisation d'une série d'expérimentations. Deux exemples sont présentés ci-dessous à titre illustratif.

Une première série d'expériences, relatées dans Aarts et Dijksterhuis (2000), avait pour objectif de faire la démonstration que les habitudes sont des représentations mentales associant automatiquement buts et actions. Plus spécifiquement, les chercheurs voulaient vérifier : 1) que le comportement habituel peut être activé automatiquement, 2) que cette activation automatique ne survient pas lorsqu'il s'agit d'un comportement non habituel et 3) que l'activation automatique d'une action habituelle dépend de l'activation

⁴⁵ Bagozzi et Kimmel ont testé quatre différents modèles théoriques, soit la théorie de l'action raisonnée, la théorie du comportement planifié, une partie de la théorie de l'auto-régulation et la théorie de l'essai (*theory of trying*), dans lesquels ils ont ajouté une mesure de la fréquence, mais aussi de la récurrence du comportement passé.

⁴⁶ La répétition d'un comportement accroissant le niveau de contrôle perçu.

préalable d'un but. Afin de vérifier ces hypothèses, les chercheurs ont notamment mené une expérience avec 45 sujets usagers habituels et non habituels de la bicyclette⁴⁷. Certains sujets ont d'abord été « *primés* » par la présentation de cinq buts de déplacement (ex.: avoir à se rendre à un cours). On présentait par la suite aux sujets une destination (ex.: l'université) et un mode de transport, puis on leur demandait si ce mode de transport semblait être une option réaliste. Le temps de réponse servait de variable dépendante. Les hypothèses sous-jacentes à cette expérimentation supposaient que les usagers habituels de la bicyclette devraient répondre plus vite que les autres au mot « bicyclette » lorsqu'on les avait « *primés* » avec un but, mais qu'il n'y aurait pas de différence entre les groupes d'usagers lorsqu'on ne leur avait pas au préalable présenté de but (autrement dit, lorsqu'on n'avait pas au préalable activé un but de déplacement).

Une seconde série d'expériences, présentées dans Aarts et al. (1998), visait quant à elles à explorer les processus sous-tendant les choix habituels. Plus spécifiquement, les chercheurs souhaitaient vérifier que l'habitude atténue le processus décisionnel, en examinant la quantité d'informations utilisée par des sujets préalablement à la sélection d'un mode de transport. On postulait plus précisément que la force de l'habitude influence les décisions prises et que ceux qui ont une forte habitude consultent moins d'informations avant de prendre une décision. Dans l'une de ces expériences, la mesure de la force de l'habitude de l'usage de la bicyclette a été prise en utilisant la méthode basée sur des scripts (cf. p. 59). On demandait par la suite aux sujets de s'imaginer qu'ils ont à se rendre de leur lieu d'habitation (tous logeaient dans la même résidence étudiante) à un magasin particulier du centre-ville. Quatre modes de transport étaient proposés (marcher, prendre l'autobus, la bicyclette ou le train). On présentait ensuite sur écran un document hypertexte dans lequel les sujets pouvaient trouver, selon leur bon désir, des informations relatives à chacun de ces modes (temps de parcours, coûts, etc.). Les modes de transport choisis, de même que le nombre d'informations consultées servaient d'indicateurs.

⁴⁷ Les groupes ont été départagés en mesurant le nombre de fois où les sujets avaient pris la bicyclette au cours des deux dernières semaines pour se rendre dans dix lieux précis.

Les postulats généraux développés par les chercheurs des Pays-Bas à l'effet qu'un comportement fréquemment répété devient basé sur des scripts⁴⁸ et que l'habitude ainsi formée influence le processus décisionnel, notamment en réduisant – voire en éliminant totalement – l'évaluation de l'information disponible, ont été examinés par d'autres chercheurs œuvrant dans le secteur du choix du mode de transport⁴⁹ (Gärling et al., 2000; Gärling et al., 2001; Bamberg et al., 2003; Fujii et Kitamura, 2003; Garvill et al., 2003). Bien que les objectifs et les méthodes diffèrent passablement d'une étude à l'autre, dans tous les cas les chercheurs ont utilisé la mesure de la fréquence d'utilisation des modes de transport⁵⁰, de même que celle basée sur des scripts. Dans la majorité des travaux, ces deux mesures étaient envisagées comme des indicateurs équivalents du même construit (l'habitude)⁵¹. Les résultats obtenus par certains les incitèrent cependant à remettre ce présupposé en question. C'est le cas de Garvill et al. (2003), qui ont observé une corrélation de seulement 0,22 entre les deux mesures, et qui en conclurent qu'elles ne « capturent » vraisemblablement pas le même phénomène. Bamberg et al. (2003) arrivèrent aussi à cette conclusion – mais pour des raisons différentes – et suggérèrent que la méthode des scripts mesure probablement davantage un construit s'apparentant à celui de l'intention. Verplanken et Aarts (1999) avaient déjà souligné que ces deux mesures de l'habitude nécessitaient certaines améliorations et qu'elles sont sensibles au contexte d'application, la méthode basée sur des scripts – où le temps de

⁴⁸ Ou, pour reprendre les termes des auteurs originaux, une représentation mentale associant automatiquement but et action.

⁴⁹ Les chercheurs œuvrant dans ce secteur sont notamment préoccupés par la question de savoir comment inciter les gens à privilégier d'autres modes de transport que la voiture (ex.: autobus, marche à pied, bicyclette). En postulant que l'habitude agit automatiquement et indépendamment de l'intention, de l'attitude, etc., certains en viennent à la conclusion que l'habitude s'avère imperméable aux stratégies classiques de persuasion. Leur objectif ultime consiste donc à déterminer comment briser les habitudes ou comment faire en sorte que les choix “*become deliberate and rational again*” (Gärling et Axhausen, 2003; p. 1).

⁵⁰ Gärling et al. (2000 et 2001) se distinguent toutefois puisqu'ils mesuraient la fréquence d'utilisation de la voiture, mais aussi la fréquence à laquelle les personnes y avaient accès.

⁵¹ Pour Fujii et Kitamura (2003), cependant, la méthode basée sur des scripts devait permettre d'identifier l'habitude alors que la fréquence constituait une mesure du comportement résultant.

réponse est un critère contrôle important – se voulant plus appropriée dans les entrevues face-à-face et les expérimentations alors que la méthode de la fréquence s’avérerait plus adéquate dans les questionnaires postaux⁵². Ce type de problèmes bien concrets liés à la mesure de l’habitude ont incité Verplanken et Orbell (2003) à développer un tout nouvel instrument, qu’ils ont baptisé *Self-Report Habit Index* ou SRHI. Pour Verplanken et Orbell, l’habitude correspond bien plus qu’à la simple fréquence d’un comportement passé; elle est un construit psychologique caractérisé par : 1) un historique de répétition, mais aussi 2) l’automatisme (automatisme plus spécifiquement révélée lorsque le comportement apparaît difficile à contrôler, qu’il est exécuté sans attention consciente et qu’il permet la réalisation d’autres tâches en parallèle⁵³), et, dans certains cas, 3) l’expression de l’identité, en entendant par là que certaines habitudes refléteraient “*a sense of identity or personal style*” (p. 1317). Sur cette base, Verplanken et Orbell ont élaboré un questionnaire comportant 12 propositions (*Behavior X is something... I do frequently; I would find hard not to do; I do without thinking; I have no need to think about doing; That’s typically “me”*; etc. (p. 1329)) auxquelles les répondants doivent exprimer leur accord ou leur désaccord, sur une échelle de 7 ou de 11 points. Verplanken et al. (2005) défendaient la validité de cet instrument notamment du fait qu’ils ont observé, dans différentes études, une assez forte corrélation entre la mesure de l’habitude telle qu’obtenue par le SRHI et la mesure de l’habitude obtenue via la méthode basée sur des scripts. Verplanken et Orbell ne remettaient donc pas en cause la validité de la mesure basée sur des scripts. Leur objectif consistait en fait davantage à développer un instrument de mesure plus « souple » puisque, comme ils le soulignaient, en plus de ne pouvoir être utilisée qu’en laboratoire, la mesure basée sur des scripts ne

⁵² À souligner à cet égard que la prise en compte du temps de réponse dans les différentes études ci-haut mentionnées se limitait essentiellement à demander aux personnes de répondre le plus spontanément possible.

⁵³ Verplanken et Orbell ajoutent à ces caractéristiques que le comportement doit être intentionnel. Cette affirmation peut sembler étonnante puisque, classiquement, on considère qu’un comportement automatisé n’est pas intentionnel. En fait, en postulant que l’habitude ne peut être mise en branle sans l’activation au préalable d’un but ou d’un objectif à atteindre, les chercheurs des Pays-Bas ont conféré une spécificité à l’automatisme de l’habitude, à savoir un nécessaire caractère intentionnel .

peut convenir que dans l'étude de comportements pouvant être adoptés dans des contextes variés et nécessite toujours, un peu par voie de conséquence, un long travail préparatoire en vue d'identifier les différents contextes appropriés à la mesure du caractère habituel du comportement à l'étude. En fait, Verplanken et Orbell étaient à certains égards davantage préoccupés par des questions d'ordre pratique lorsqu'ils ont élaboré le questionnaire SRHI. Il semble néanmoins que l'on ait aussi commencé dans ce courant de recherches à se questionner sur la validité des indicateurs de l'habitude.

Enfin, et dans une toute autre perspective, Wood et al. (2002) ont réalisé deux études visant à identifier et à comparer les pensées et émotions survenant pendant la réalisation d'activités habituelles et non habituelles. Les habitudes étaient définies par Wood et ses collègues comme étant des comportements réalisés à peu près tous les jours et dans le même lieu la plupart du temps, alors que les comportements non habituels étaient ceux réalisés moins fréquemment (une fois par semaine ou par mois) et dans un contexte plus changeant (rarement ou quelquefois dans le même lieu). Leur objectif principal consistait cependant à vérifier si cette définition de l'habitude – en tant que comportement fréquent et réalisé dans un contexte stable – est appropriée en la confrontant à l'un des autres critères réputés requis à l'identification de l'habitude, à savoir l'absence ou la quasi absence de pensées explicitement reliées à la réalisation du comportement. Outre cet objectif, les chercheurs ont aussi voulu vérifier : 1) que le comportement habituel s'accompagne d'émotions moins intenses⁵⁴ – notamment en regard du stress et de la perception du contrôle – que celui non habituel, et 2) que l'habitude est interprétée par les répondants comme étant peu reliée à l'accomplissement de soi et comme étant attribuable à des facteurs externes (la situation, une autre personne, etc.) ou, à l'inverse, comme étant très reliée à l'accomplissement de soi et attribuable à des facteurs internes (buts, préférences, etc.).

⁵⁴ Wood et al. ne postulaient pas que l'habitude est totalement dépourvue d'émotion. Toutefois, en posant que l'habitude nécessite moins de pensées reliées à son exécution, ils firent l'hypothèse que les émotions y étaient plus susceptibles d'être activées par des pensées « externes » au comportement en lui-même (ex. : on peut repenser à un événement heureux tout en réalisant un comportement habituel).

Afin de répondre à ces questions, Wood et al. ont utilisé (en plus de toute une série de tests psychologiques) la méthode du carnet journalier. Les participants devaient y indiquer, à toutes les heures⁵⁵, et pendant un jour (Étude 1) ou deux (Étude 2) : a) le comportement dans lequel ils étaient engagés au moment où la montre a sonné, b) la fréquence avec laquelle ils s'y sont engagés au cours du dernier mois, c) la récurrence du lieu dans lequel ce comportement est généralement adopté, et d) l'implication d'autres personnes dans sa réalisation (oui / non)⁵⁶. Dans la seconde étude, les participants devaient en outre indiquer : le degré d'attention normalement nécessaire à la réalisation du comportement (de 1-presque aucune attention à 4-attention constante), son degré de difficulté (de 1-très facile à 5-très difficile), et son importance dans l'atteinte des buts personnels (de 1-non important à 5-très important).

En plus des mesures liées aux comportements, les participants devaient brièvement décrire le contenu des pensées qui occupaient leur esprit pendant qu'ils réalisaient l'activité en question. Ils devaient par ailleurs mentionner si leur état émotionnel avait changé – par rapport à l'état généralement ressenti au cours de la journée – de même que rendre compte de ce à quoi ils attribuaient les émotions ressenties (à l'action en cours / aux pensées en cours / les deux également). Dans la seconde étude, les participants devaient en outre indiquer, sur une échelle à cinq points, dans quelle mesure ils ressentaient diverses émotions (ex.: se sentir stressé, fatigué, faible, ennuyé).

Un questionnaire terminal a finalement été administré dans lequel les sujets devaient signaler, pour chacun des comportements recensés dans le carnet : s'il s'agissait selon eux d'une habitude, d'un comportement qui reflète bien le genre de personne qu'ils sont, et d'un comportement dont ils se sentent fiers ou, à l'inverse, honteux. On leur demandait finalement quelle était à leur avis la cause de ce comportement (quelque chose qui réfère à eux, à une autre personne, à des facteurs temporels, etc.).

⁵⁵ On avait remis aux participants une montre munie d'un signal sonore réglé aux heures.

⁵⁶ Les chercheurs postulaient à cet égard que les gens qui sont sensibles à l'évaluation des autres peuvent être amenés à penser davantage aux gestes qu'ils posent.

2.4.5 *Les faiblesses dans la conceptualisation psychologique de l'habitude*

Les exemples de recherche présentés illustrent bien que pour certains, l'habitude se résume principalement à un ou des comportement(s) spécifique(s) plusieurs fois répété(s) dans le passé, alors que pour d'autres, elle se résume principalement à un « programme » comportemental qui doit être activé par un processus automatisé. Mais la distinction n'est en réalité pas aussi tranchée.

Il y a lieu de supposer que l'habitude a fait son apparition dans les modèles attitudinaux en raison de sa relative parenté avec le concept d'attitude. En effet, l'attitude était traditionnellement définie comme une disposition à *répondre* de manière stable et consistante – c'est-à-dire favorablement ou défavorablement – en présence d'un objet ou d'une situation donnée. Toutefois, à l'heure actuelle, on considère que l'attitude représente essentiellement l'évaluation globale d'un objet ou d'un comportement, évaluation capturée par des attributs tels que bon / mauvais, nuisible / bénéfique, agréable / désagréable, etc. Autrement dit, les attitudes sont aujourd'hui majoritairement définies comme des dispositions à *évaluer* de telle ou telle manière des objets psychologiques (Ajzen, 2001). La composante évaluative de l'attitude est d'ailleurs devenue l'un des critères utilisés pour distinguer attitude et habitude. Ronis et al. (1989), par exemple, soutenaient que l'attitude est une représentation déclarative dénotant l'évaluation globale de l'action, alors que l'habitude serait une représentation encodée sous forme procédurale et concernant la façon avec laquelle l'action doit être menée. L'habitude et l'attitude seraient néanmoins interreliées dans la mesure où l'individu développerait des habitudes sur la base d'expériences qui se sont avérées positives ou utiles. Aussi serait-il possible, selon Verplanken et al. (1998), que l'habitude soit la plupart du temps accompagnée d'un *sentiment* positif (alors que l'attitude serait une évaluation consciente, principalement présente dans les activités non habituelles).

Un autre critère utilisé pour distinguer attitude et habitude est celui relié à l'automatisme présumé de l'habitude. En fait, l'un des principaux reproches que l'on a formulé à l'endroit des théories développées par Ajzen et Fishbein est que celles-ci mettent

uniquement l'accent sur le caractère délibéré ou raisonné des comportements. On souhaitait, en y intégrant l'habitude, tenir compte des actions à caractère davantage spontané. Ajzen se défend en avançant que toutes les composantes de ces deux modèles (intention, attitude, norme sociale, perception du contrôle) peuvent être activées automatiquement et qu'elles parviennent ainsi à guider le comportement sans qu'une supervision consciente ne soit nécessaire. En d'autres termes, Ajzen soutient que leurs modèles théoriques n'excluent pas les activités prétendument non raisonnées, et que l'ajout de la variable habitude s'y avère par le fait même non fondé (Ajzen, 2002).

Le rôle exact que devrait exercer l'habitude dans les modèles attitudinaux est loin d'être établi. Ce qui semble sûr toutefois, c'est que l'habitude y est considérée simplement comme une variable dont les effets sur le comportement futur seraient médiatisés, ou non, par l'intention. Conner et Armitage (1998) soutenaient qu'il ne faut pas en conclure que l'on postule que le comportement passé (ou l'habitude) cause le comportement futur, mais bien que l'on postule qu'il a pour effet de placer les comportements futurs sous le contrôle de processus habituels. Personne toutefois ne semble sentir le besoin de préciser le fonctionnement de ce processus habituel à *l'intérieur* des modèles attitudinaux⁵⁷, les seules considérations apportées à ce sujet se résumant à l'évocation des caractéristiques générales de l'automaticité (sans médiation consciente, etc.).

Le second courant de recherche, où l'on allègue notamment que les habitudes sont des représentations mentales associant automatiquement buts et actions, a l'avantage de préciser davantage les processus en jeu. Toutefois, l'opérationnalisation de l'habitude y est réduite à la seule idée de choix ou de décisions automatiques, choix qui sont par ailleurs très restreints et ponctuels (ex.: décider de prendre la voiture plutôt que de prendre le vélo pour se rendre à l'école) mais pourtant réputés suffisants pour entraîner automatiquement – et à eux seuls – toute une séquence de comportements particuliers (prendre la voiture, suivre telle route, se stationner à tel endroit, emprunter tel chemin à

⁵⁷ Difficulté qui se pose du fait que l'on inclut un processus non décisionnel dans un processus général qui est, par définition, décisionnel.

ped pour entrer dans l'édifice, etc.). Une certaine confusion s'installe en outre lorsqu'on y mentionne que les habitudes sont des structures mentales comparables à d'autres, comme les stéréotypes ou les attitudes, qui sont elles aussi souvent consultées à répétition et activées automatiquement (Aarts et Dijksterhuis, 2000).

La difficulté, bien réelle, à allier à la fois « décisions » et « automatismes » dans la théorisation des différents comportements humains fait en sorte que l'on dira que ni l'habitude, ni la raison, ne sont souvent – sinon jamais ! – trouvées dans leur forme pure (Jacoby, 1991). Mais encore faudrait-il s'entendre sur ce qu'est la forme pure de l'habitude. S'agit-il d'une forme spécifique de réponse (Langer, 1989 dans Ouellette et Wood, 1998) ? D'un état mental (Trafimow, 2000) ? D'une structure de connaissances (Ronis et al., 1989; Aarts et Dijksterhuis, 2000) ? D'une stratégie décisionnelle emmagasinée en mémoire sous forme de script (Gärling et al., 2001) ? D'une séquence d'actions apprises (Verplanken et Aarts, 1999)⁵⁸ ? D'un programme de réponses (Abelson, 1981 dans Ouellette et Wood, 1998) ? Et tout d'abord, s'agit-il d'une inclination (tendance à répéter une action) ou d'un déterminisme (activation automatique d'une action) ? À cet imbroglio conceptuel s'ajoutent de nombreuses imprécisions quant aux critères usuellement employés pour identifier ou qualifier l'habitude.

2.4.5.1 Les impasses de l'habitude-processus

Il faut en premier lieu souligner qu'il n'y a pas consensus sur les critères d'identification de l'habitude-processus. Ronis et al. (1989), par exemple, soutenaient que l'absence de prise de décision consciente, le bas niveau d'*awareness*, et la capacité de réaliser l'action en même temps qu'une autre constituent les dimensions centrales de l'habitude. Pour Sutton (1994) également, l'habitude est sujette à un bas niveau d'*awareness*, mais sa

⁵⁸ À souligner que la conceptualisation de l'habitude n'est pas stable chez Aarts et Verplanken puisqu'ils la définissent tantôt comme une représentation mentale associant automatiquement buts et actions et tantôt comme une séquence d'actions apprises *s'accompagnant* d'une orientation cognitive particulière (qu'ils appellent un *habitual mind-set*) influençant, notamment, le processus de traitement de l'information.

spécificité résiderait dans le fait que l'habitude serait autonome, c'est-à-dire qu'elle ne serait plus sous le contrôle de la volonté et qu'elle se perpétuerait même lorsque les conditions originales de déclenchement ne sont plus présentes⁵⁹.

Ces divergences dans l'identification de l'habitude reflètent en réalité les dissensions entourant le concept d'automatisme. Les premiers travaux sur l'automatisme reposaient sur une catégorisation essentiellement dichotomique : soit un processus est automatique, soit il ne l'est pas (Logan, 1997)⁶⁰. Aujourd'hui, les chercheurs soutiennent plutôt la thèse d'un continuum; le degré d'automatisme est ainsi conçu comme étant variable et dépendant du niveau d'apprentissage de la tâche. Les propriétés considérées essentielles à l'observation de l'automatisme sont cependant loin de faire l'unanimité. Selon Tzelgov (1997), les définitions de l'automatisme les plus anciennes répertoriaient trois propriétés : absence de conscience, absence d'attention et absence d'intentionnalité. Au fil du temps, d'autres critères ont été ajoutés par différents auteurs (absence de contrôle, etc.) de telle sorte qu'aujourd'hui, la liste des conditions requises pour que l'on puisse parler d'automatisme diffère selon les chercheurs. En outre, plusieurs études auraient démontré que les trois critères antérieurement utilisés pour définir l'automatisme ne sont pratiquement jamais observés simultanément (Bargh, 1989 dans Jacoby, 1991; Tzelgov, 1997). Ce problème peut être en partie résolu si l'on situe également ces propriétés sur un continuum, c'est-à-dire en considérant que, pour une même tâche, les différentes propriétés peuvent être complétées ou apprises à divers degrés (Logan, 1997). Se pose néanmoins encore le problème de l'identification des critères centraux de l'automatisme. Bargh (2000), par exemple, soutenait qu'un faible niveau d'attention consciente (*lack of awareness*) serait la qualité qui distingue le plus un processus automatique. Neumann (1984, dans Jacoby, 1991) mettait quant à lui plutôt l'accent sur les différents niveaux de contrôle de l'activité, alors que pour Tzelgov (1997), l'automatisme devrait être

⁵⁹ Sutton en vient en fait à postuler que l'usage du terme habitude ne serait approprié que dans le cas de courtes séquences de comportements "*oral-manipulative*" (p. 82), tels que de se sucer le pouce ou de se ronger les ongles.

⁶⁰ Les processus non automatiques pouvaient prendre diverses appellations, selon les critères jugés centraux par les chercheurs : processus attentionnel, processus stratégique, processus contrôlé, etc.

caractérisée par la capacité du processus à fonctionner dans les modes intentionnels *et* autonomes⁶¹. En somme, les auteurs ne s'entendent manifestement pas sur les conditions requises pour que l'on puisse décréter qu'un comportement est automatisé, ni sur la procédure exacte qui devrait être suivie pour juger de l'automatisation d'une activité ou d'une sous-composante de cette activité. En fait, les difficultés seraient telles que, selon Tzelgov (1997), certains en seraient venus à questionner l'utilité même du concept d'automatisme.

Ces problèmes fondamentaux se répercutent inévitablement dans les textes où l'on aborde l'une ou l'autre des propriétés de l'automatisme et, par la bande, dans les écrits portant sur l'habitude.

L'un des critères les plus souvent associés à l'habitude concerne l'absence de conscience. Plus souvent qu'autrement, la tendance consiste à concevoir ce critère en terme dichotomique : “*only if you failed to show that a process was conscious could you conclude that it was unconscious*” (Reber, 1993; p. 87). Pour Reber (1993) et Carver (1997), conscience et inconscience représenteraient plutôt les deux pôles d'un continuum. Toutefois, à la différence de certains auteurs pour qui cela signifie que l'action peut être plus ou moins consciente selon le stade d'apprentissage atteint, ces auteurs avancent l'idée que conscience et inconscience sont toujours présentes simultanément, l'une ou l'autre s'avérant cependant prévalente dans certaines situations. Plus encore, Reber (1993) allait même jusqu'à soutenir que :

“it is futile to try to establish behavioral tests that will determine whether or not any given mental function or mental content is within the purview of consciousness; there are always going to be lots of fuzzy, borderline cases of

⁶¹ Selon Tzelgov, le mode intentionnel est observé lorsque le processus fait partie des exigences de la tâche (ex.: quand on demande à un individu de lire des phrases pour en trouver le sens, il lit automatiquement les différents mots et il doit nécessairement le faire pour trouver le sens de la phrase). Le mode autonome correspond pour sa part à la mise en branle d'un processus qui ne fait pas partie des exigences de la tâche (ex.: l'individu lit un mot alors qu'on lui demande simplement d'en indiquer la couleur).

material that is marginally conscious and lots of elusive instances of functions and processes that seem to slip in and out of the scope of personal awareness” (p. 137-138).

En parallèle, d’autres se demandent s’il est correct de postuler que l’on a conscience de tout de la même façon. Dulany (1996, dans Tzelgov, 1997), par exemple, proposait que l’on distingue deux modes de conscience : 1) le mode délibératoire (*deliberative mode*), basé sur des représentations propositionnelles et 2) le mode évocatoire (*evocative mode*), basé sur des représentations beaucoup moins définies, qu’il qualifie de « *sense of* ». En fait, de l’avis de Dulany, l’information pertinente en vue de l’activation des processus automatiques ne serait pas perçue hors de la conscience; sa perception refléterait plutôt une sorte différente d’*awareness*.

À ces questions s’ajoute le fait que, dans bien des cas, les auteurs ne précisent pas de quoi l’individu n’aurait pas conscience. Comme le soulignait Reber (1993), il faudrait tout d’abord distinguer le phénomène qui consiste à prendre conscience du monde extérieur et celui qui consiste à prendre conscience de sa « vie intérieure ». Pacherie (2002) distingue plus précisément encore deux types généraux de conscience : la conscience cognitive et la conscience phénoménale. La conscience cognitive porte d’abord sur des objets, réels ou imaginaires, liés à l’environnement (il pleut), aux états corporels (j’ai froid), ou aux états mentaux (je voudrais que la pluie cesse). À cette conscience primaire s’ajoutent la conscience introspective ou réflexive (je n’ai pas seulement conscience de la pluie, j’ai aussi conscience d’en avoir conscience), de même que la conscience de soi, qui renvoie à la capacité que l’on a de se percevoir comme sujet de nos pensées, de saisir notre existence en tant qu’individu distinct d’autrui. La conscience phénoménale porte quant à elle sur les aspects de la conscience liés au vécu des diverses expériences sensorielles (la conscience de l’effet que produit sur moi l’odeur des feuilles mortes, le goût du citron, le sentiment de colère, etc.).

Ces distinctions montrent bien que la seule référence à l’absence de conscience s’avère insuffisante pour caractériser l’habitude – ou tout autre phénomène réputé inconscient – et que l’on devrait travailler davantage à la spécification de « l’objet » de la présumée

inconscience. Dans les différents écrits portant sur l'habitude, on constate que les auteurs renvoient, la plupart du temps très indirectement, à l'un ou l'autre des cinq phénomènes distincts suivants, à savoir que l'individu n'aurait pas conscience :

- 1) Du ou des gestes posés. Mittal (1988) soutenait par exemple qu'une activité telle que de se brosser les dents ne peut être une habitude parce que la personne est consciente qu'elle réalise cette action ;
- 2) Du processus en cours. Ronis et al. (1989) affirmaient par exemple que l'individu est non conscient des processus cognitifs automatiques sous-tendant ses habitudes ;
- 3) De ce qui enclenche le processus. C'est ici le cas de ceux qui tentent de faire la démonstration que l'habitude est indépendante de l'intention ;
- 4) Des différentes séquences de l'action. C'est ce que l'on peut notamment inférer des propos de Young (1988, dans Clark, 2000) lorsqu'il affirme que l'habitude permet de réaliser une activité sans que l'individu ait à se rappeler des éléments spécifiques à mettre en œuvre ;
- 5) Des autres comportements possibles. Chen et al. (2004), par exemple, avançaient que la personne qui choisit un comportement en raison de l'habitude (ex.: prendre la voiture) n'est pas consciente des autres options qui s'offrent à elle (prendre le vélo, l'autobus, etc.).

À l'extrême, certains chercheurs considèrent que tous les contenus de pensées jugés susceptibles de contribuer, d'une façon ou d'une autre, au guidage conscient de l'action font glisser le comportement hors de la sphère des habitudes. C'est le cas de Wood et al. (2002), qui souhaitaient vérifier l'absence ou la quasi absence de pensées explicitement reliées à la réalisation de l'action habituelle, et qui ont considéré comme liées au comportement en cours – et donc comme indicatrice de l'absence d'habitude – toute une série de pensées ayant trait, par exemple, à un questionnaire sur le choix à faire

(*Quelle couleur de rouge à lèvres devrais-je mettre ?*), à l'évaluation subjective de l'action (*Faire cela est très ennuyeux*), à l'évaluation subjective de soi (*Je suis nul en math*), et à des motivations diverses (*Nous sommes mieux de gagner !*).

Par faute de précision, le même type de « dérive » se produit pour plusieurs des autres propriétés associées à l'automatisme. Bargh (2000), par exemple, avançait que la contrôlabilité réfère à la capacité de l'individu d'arrêter le processus lorsqu'il est opérant. Rogers (2000), pour sa part, semble plutôt faire équivaloir « non contrôlable » et « comportement adopté malgré soi ». C'est du moins ce que l'on comprend lorsqu'il affirme que l'aspect involontaire de l'habitude s'applique difficilement à l'alimentation dans la mesure où la personne doit nécessairement adopter des comportements volontaires, tels que de prendre la décision de manger et de planifier quoi manger⁶². En interrelation avec cet exemple se pose la question de savoir ce que l'on veut dire exactement lorsque l'on maintient que les processus automatiques sont relativement imperméables aux manipulations de l'intention consciente (Smith, 1997), ou lorsqu'on soutient que l'habitude ne requiert pas de choix ou d'intention consciente. Pour Bagozzi (1992), par exemple, l'habitude est totalement dépourvue d'intention en ce sens qu'elle survient en l'absence de toute raison d'agir et de toute planification. Ajzen et Fishbein (2000), pour leur part, laissent sous-entendre que lorsqu'on dit qu'un processus automatique est non intentionnel, on signifie uniquement par là qu'aucun acte de volonté n'est nécessaire pour l'initier. Encore une fois donc, on constate que les auteurs ne s'entendent pas sur ce que signifie la « non intentionnalité ».

Il serait incorrect de prétendre que tous les processus automatiques sont considérés comme étant totalement involontaires ou non intentionnels. Certains psychologues distinguent en effet l'automaticité préconsciente (*preconscious automaticity*) et l'automaticité dépendante d'un but (*goal-dependant automaticity*). Le premier type de

⁶² On pourra rétorquer que les critères « contrôlable » et « volontaire » ne sont pas équivalents. Il faut en fait souligner que les termes sont souvent interreliés et que, malgré l'utilisation d'intitulés différents, plusieurs idées se rejoignent, voire se confondent (ex.: volonté – contrôle; volonté – intention – décision; etc.)

processus suit immédiatement la perception d'une personne, d'un objet, ou d'un événement dans l'environnement; l'individu réagit, sans qu'il n'y ait aucun guidage conscient de l'action. Le second type de processus ne requiert pas non plus de guidage conscient une fois l'action entamée, mais il nécessite au préalable que l'individu ait eu l'intention d'amorcer l'action (Bargh, 2000)⁶³.

C'est peut-être en partant de cette distinction que Marttila et Nupponen (2000) en sont venus à postuler que les habitudes simples sont le plus souvent provoquées par un stimulus situationnel alors que les habitudes un peu plus complexes⁶⁴ seraient « motivées » par le résultat anticipé du comportement. Un problème se pose néanmoins du moment que l'on considère un comportement un tant soit peu « élaboré » (ex.: aller au cinéma) puisqu'il est alors difficile de concevoir que sa réalisation entière n'implique que la seule intention d'amorcer l'action.

Par ailleurs, on constate qu'il n'y a pas toujours concordance chez les différents auteurs quant au type d'intentionnalité réputée être susceptible de s'effacer de la conscience. Warshaw et Davis (1985, dans Morojele et Stephensen, 1994) affirmaient que plusieurs des chercheurs travaillant avec les modèles de Ajzen et Fishbein confondent, à tort, le concept d'attente comportementale (*behavioural expectation*) et celui d'intention comportementale. L'attente comportementale référerait à l'estimation que fait l'individu de la probabilité qu'il adopte un comportement dans le futur. L'intention comportementale correspondrait pour sa part au développement des plans d'exécution que l'individu doit échafauder avant d'adopter un comportement spécifique dans le futur. D'autres auteurs distinguent le fait de prendre une décision (se former une intention) et celui de la mettre à exécution en stipulant qu'il s'agit d'un processus en

⁶³ John A. Bargh a mené toute une série d'expériences sur l'automatisme dépendante d'un but, expériences qui sont notamment présentées dans *The automaticity of everyday life* (1997). À souligner que Aarts, Verplanken et leurs collaborateurs se sont directement inspirés des travaux de Bargh pour élaborer leurs expérimentations sur l'habitude.

⁶⁴ J'ai déduit que Marttila et Nupponen réfèrent en second lieu à des habitudes un peu plus complexes. En réalité, ils utilisent les termes « simple habits » et « habitual behaviours ».

deux phases (Conner et Armitage, 1998). Dans un premier temps, l'individu considérerait les coûts et bénéfices reliés à une action, évaluation qui culminerait par la formation de l'intention de réaliser le comportement. Dans un second temps, l'individu élaborerait des plans quant à la façon de mettre en œuvre le comportement. On parlerait alors d'intentions à exécuter (*implementation intentions*)⁶⁵.

Si l'on marque ici plus clairement la distinction entre deux types d'intentions (le simple faire versus le comment faire), force est de constater que plusieurs des chercheurs qui travaillent avec les modèles attitudeux ne considèrent que l'intention de l'individu d'adopter ou non un comportement (ex.: boucler ou non sa ceinture de sécurité, utiliser ou non le condom). Prétendre que le comportement habituel origine d'une réflexion qui a été à la longue « évacuée » signifie dès lors uniquement que l'on estime que la phase évaluative de l'intention s'est automatisée (l'individu ne considère plus le pour et le contre et passe directement à l'acte).

D'autres vont ajouter que les plans d'action aussi s'automatisent (l'individu n'a plus à décider des différents gestes à poser pour parvenir au résultat souhaité). Plus spécifiquement, ils affirment que lorsque l'activité s'automatise, les différentes intentions se combinent en une entité plus large portant sur l'ensemble de l'activité – et notamment sur le but qu'elle permet d'atteindre – plutôt que sur chacune des actions qu'elle requiert. En outre, les intentions spécifiques guidant chacune des actions constituant le comportement global ne seraient plus accessibles à l'attention consciente; seules demeurerait potentiellement présentes à la conscience les intentions générales⁶⁶ (Ouellette et Wood, 1998; Goldenberd et al., 2000).

⁶⁵ Le développement de la théorie portant sur les *implementation intentions* est généralement attribué à Peter Gollwitzer.

⁶⁶ Ouellette et Wood (1998) donnent l'exemple d'un enfant qui apprend à répondre au téléphone et qui doit se façonner toute une série d'intentions à court terme telle que celle de tenir le combiné près de son oreille. Avec la pratique, ce type d'intentionnalité ne requerrait plus de contrôle conscient; seule demeurerait l'intentionnalité reliée à l'action plus globale (ex.: connaître la raison de l'appel).

En somme, postuler de l'automatisation d'une activité (et, par là, entre autres, de sa non intentionnalité), ne signifie pas, comme le prétendaient Ajzen et Fishbein (2000), que l'on croit que sa réalisation ne nécessite *aucune* intervention cognitive. Mais la nature et le rôle exacts de cette intervention restent manifestement à préciser. Au surplus, certains auteurs soutiennent que des processus intentionnels et automatiques entrent en combinaison dans l'exécution de presque toutes les tâches, même parmi les plus simples (Jacoby, 1991; Ouellette et Wood, 1998; Goldenberd et al., 2000). Cette affirmation fait cependant en sorte que l'on ne sait plus trop où se situe exactement l'habitude dans l'activité humaine. Un seul constat est clair : associer (ou pire encore faire équivaloir) automatisme et habitude pose plus de problèmes qu'il n'en résout.

2.4.5.2 Les impasses de l'habitude-comportement répété

La répétition

La répétition d'un comportement est le principal critère externe utilisé pour identifier la présence, de même que pour juger de la « force » de l'habitude. Dans la majorité des cas, les chercheurs ne repèrent l'habitude que par l'utilisation d'indicateurs de fréquence généraux (ex.: souvent – parfois – rarement). Quelques-uns posent cependant des conditions plus précises. Ouellette et Wood (1998), par exemple, mentionnaient que les domaines où sont susceptibles de se former les habitudes sont ceux où le comportement peut être exécuté sur une base journalière ou hebdomadaire (ex.: consommation de café et d'alcool, utilisation de la ceinture de sécurité, assistance à l'église). Ronis et al. (1989), pour leur part, affirmaient que le comportement doit être répété fréquemment (au moins deux fois par mois) *et* extensivement (au moins à dix reprises)⁶⁷.

⁶⁷ Dans les faits, l'extension dans le temps n'est pratiquement jamais considérée dans les recherches puisque l'on se contente généralement d'un indicateur ponctuel (ex.: Vous faites de l'exercice... tous les jours – quelques fois par semaine – quelques fois par mois – jamais ou rarement). Ce faisant, on fait équivaloir l'habitude d'une personne qui s'exerce à tous les jours depuis cinq ans à celle d'une personne qui s'exerce à tous les jours, mais depuis trois semaines seulement.

Ces critères sont manifestement arbitraires mais ils soulèvent surtout deux questions :

- Premièrement, peut-on considérer qu'un comportement récurrent, mais peu fréquent, peut néanmoins relever de l'habitude ? Ouellette et Wood (1998), par exemple, soutenaient qu'un comportement qui ne peut survenir que d'une à deux fois l'an, tel qu'un don de sang, ne peut conduire au développement d'une habitude. Mais qu'en est-il si une personne fait annuellement un don de sang depuis vingt ans ? D'un autre côté, comme le faisait remarquer Ajzen (2002), la faible fréquence d'un comportement n'est pas toujours suffisante pour conclure à l'absence d'habitude (ou à la présence d'une habitude faible). À titre d'exemple, on peut considérer que l'individu qui a développé l'habitude de suivre régulièrement le chemin X a aussi développé l'habitude de ne pas souvent suivre le chemin Y. L'observation de la faible fréquence liée au suivi du chemin Y pourrait donc elle aussi être révélatrice d'une habitude relativement forte. En fait, selon Ajzen, plutôt que de ne tenir compte que de la répétition d'un seul comportement, on devrait chercher à identifier l'habitude par la stabilité des *patterns* d'action. Mais même dans ce cas une question se pose toujours : sur quelle base, exactement, peut-on juger de la stabilité des patterns d'action et, par là, de la présence de l'habitude ? ⁶⁸

- Deuxièmement, doit-on considérer que tous les comportements répétés sont le résultat d'une habitude ? Contrairement à Mittal (1988), qui distinguait les habitudes d'usage et les habitudes de non-usage, Sutton (1994) croit que seules les actions « positives » devraient être décrites comme des habitudes, la continuité à ne pas faire quelque chose (ex.: ne pas fumer) pouvant résulter d'un tout autre phénomène que l'habitude (ex.: inertie, procrastination). Mais ne devrait-on pas considérer que la continuité des actions positives peut, elle aussi, être parfois attribuable à d'autres facteurs que l'habitude ? En fait, ce qui apparaît relativement sûr, c'est que la fréquence d'un comportement, en soi, ne nous apprend rien sur les facteurs responsables de cette stabilité (Ajzen et Fishbein, 2000; Ajzen, 2002). Or, ce sont probablement ces facteurs –

⁶⁸ Question qui se pose, a fortiori, lorsqu'il s'agit de spécifier la force de l'habitude. Quel(s) critère(s) externe(s) peut-on utiliser afin de déterminer qu'une habitude est faible, moyenne ou forte ?

plus, du moins, que la seule répétition – qui sont les mieux à même de nous indiquer si l'on est en présence, ou non, d'une habitude.

Certains chercheurs s'inscrivant dans la perspective de l'habitude-processus notent eux aussi que les comportements fréquents ne relèvent pas tous nécessairement de l'habitude et que ce n'est donc pas la récurrence du comportement qui constitue, en elle-même, l'habitude (Klößner et al., 2003; Klößner et Matthies, 2004; Verplanken 2006). La répétition est néanmoins jugée nécessaire parce qu'on estime que c'est grâce à elle que l'habitude se forme ou, plus spécifiquement, que le comportement s'automatise (Verplanken et Orbell, 2003; Chen et al., 2004). Dans cette perspective, la fréquence du comportement n'est donc pas considérée comme un critère sans intérêt mais on estime que c'est l'automatisation du comportement qui constitue, ultimement, l'indicateur par excellence de l'habitude⁶⁹. Or, j'ai déjà souligné les problèmes que pose le concept d'automatisme. Verplanken et al. (2005) nous livrent d'ailleurs à cet égard un exemple assez éloquent. Le questionnaire développé par Verplanken et Orbell (cf. p. 64) a été utilisé dans l'étude de différents comportements (ex.: choix du mode de transport, consommation de friandises, écoute de la musique, clavardage avec des collègues, achats impulsifs). Verplanken et ses collègues ont constaté que certains des comportements analysés se démarquent par quelques-unes seulement des dimensions initialement posées comme étant nécessaires à l'identification de l'habitude. Par exemple, le choix du mode de transport serait caractérisé de façon prédominante par la fréquence et l'absence d'attention consciente, alors que l'achat impulsif serait principalement défini par la fréquence, la difficulté à contrôler le comportement et l'expression identitaire. Verplanken et al. en conclurent que le questionnaire SRHI permettrait de mettre au jour différents profils d'habitude⁷⁰. C'est donc : 1) soit qu'ils ne considèrent plus que *toutes* les dimensions de l'automatisme doivent être *également*

⁶⁹ Une nuance doit ici être apportée. Certains, tels Chen et al. (2004), laissent sous-entendre que tous les comportements répétés finissent par s'automatiser, alors que pour d'autres, tels Verplanken et Orbell (2003), il apparaît clairement que la répétition ne conduit pas toujours à l'automatisation.

⁷⁰ Pour ma part, ces résultats m'auraient plutôt incitée à me demander s'il s'agit bel et bien dans tous les cas d'habitudes...

présentes dans l'habitude, ou 2) soit qu'ils considéraient, dès le départ, qu'elles doivent toutes être présentes, bien qu'elles puissent l'être à des degrés divers. Dans un cas comme dans l'autre, on se retrouve confronté aux embûches liées à l'observation de l'automatisation du comportement. Rappelons-le, l'identification des facteurs susceptibles de révéler la présence de l'habitude pose tout autant problème dans la perspective de l'habitude-processus. Mais cet exemple fait en outre ressortir que l'on ne sait pas non plus dans cette perspective de recherche quelle place et quel rôle attribuer, exactement, à la répétition. À quel point cette condition est-elle importante dans l'identification de l'habitude ? Quelle(s) influence(s) la répétition exerce-t-elle, précisément, sur l'automatisation des différents comportements ? Etc.

Le contexte

Le second critère externe réputé nécessaire au développement et à la mise en acte de l'habitude concerne le contexte d'occurrence du comportement. En fait, pratiquement tous les auteurs reconnaissent que l'habitude ne peut se manifester qu'en présence d'un contexte stable et prévisible. Personne, cependant, ne précise ce que cela signifie exactement. Différents textes laissent entendre que l'habitude serait étroitement liée à un contexte environnemental (ex.: l'habitude se manifesterait toujours dans le même lieu), à un contexte temporel (ex.: toujours au même moment de la journée) ou à un contexte social (ex.: toujours en présence des mêmes personnes). Mais ces seules considérations générales sont manifestement loin d'être suffisantes pour catégoriser adéquatement les différents éléments susceptibles de définir la constance situationnelle, de même que pour expliquer le mécanisme de fonctionnement de l'habitude. Il semble, par exemple, difficile de croire que la rencontre d'un seul de ces indices (ex.: arriver dans un lieu donné) soit suffisante pour expliquer à elle seule, et en tout temps, « l'enclenchement » d'une habitude particulière. À ce dernier égard, quelques chercheurs donnent à entendre que certains indices contextuels seraient cependant suffisamment « puissants » pour amorcer à eux seuls l'habitude. Verplanken et Aarts (1999), par exemple, définissaient deux types d'habitude, à savoir l'habitude spécifique – qui serait activée par des indices étroitement liés à une situation bien définie (ex.: ne lire un magazine particulier que lors

de son rendez-vous chez la coiffeuse) – et l’habitude générale – qui serait activée par des indices pouvant apparaître dans des situations diversifiées (ex.: lire ce même magazine dès que l’on a du temps libre (dans l’autobus, à l’heure du lunch, tard le soir, chez la coiffeuse, etc.)). L’indice « avoir du temps libre » serait donc, aux yeux de Verplanken et Aarts, une condition suffisante pour amorcer à elle seule l’habitude de lecture du magazine, mais aussi, faut-il le préciser, pour marquer la stabilité contextuelle⁷¹. Que l’on adhère ou non à ces idées, force est de constater que le critère de la stabilité contextuelle soulève de nombreuses questions dont on ne discute pas, à l’heure actuelle, dans les textes : Quels sont les types d’événements ou d’indices que l’on devrait inclure dans la définition du contexte ? Certains indices contextuels sont-ils plus déterminants que d’autres ? Certaines habitudes sont-elles plus dépendantes des indices contextuels que d’autres ? Et si oui, pour quelle(s) raison(s) ? Etc.

Il faut par ailleurs souligner que, dans pratiquement aucune des études consultées on a pris le soin d’opérationnaliser, d’une façon ou d’une autre, ce contexte pourtant jugé essentiel. En fait, dans ce que j’ai pu lire avant d’entreprendre ma recherche terrain, seuls Wood et al. (2002) avaient opérationnalisé le contexte en tenant compte du lieu physique dans lequel survenaient les habitudes étudiées⁷². On pourrait croire que cette « omission » est justifiable dans certaines perspectives de recherche. En effet, chez ceux

⁷¹ Verplanken et Aarts ajoutent en effet que ces deux types d’habitude sont caractérisés par la constance situationnelle.

⁷² Wood et d’autres collaborateurs ont plus tard mené une étude sur la question spécifique du contexte. Wood et al. (2005) cherchaient plus précisément à démontrer que l’activation de l’habitude est dépendante des indices situationnels auxquels elle est associée. Pour ce faire, ils ont examiné les habitudes en matière d’exercice physique, de lecture du journal et d’écoute de la télévision chez un groupe de 115 jeunes, un mois avant et un mois après qu’ils aient changé d’université. Wood et al. postulaient que ce changement de milieu de vie – en modifiant, potentiellement, les indices situationnels – était susceptible d’interrompre les anciennes habitudes. Seulement trois aspects particuliers du contexte (avant et après le changement d’université) ont cependant été considérés dans l’analyse : 1) la localisation (le comportement est-il généralement adopté dans le même type de lieu ?), 2) l’accompagnement (le comportement est-il généralement adopté seul ou au contraire avec d’autres personnes ?) et 3) le comportement des colocataires (les *roommates* adoptent-ils ce comportement ?).

qui se basent sur les théories de l'apprentissage par association, tels Wood et al. (2005), le contexte apparaît nécessairement comme une dimension centrale⁷³. Ce n'est cependant pas le cas, de prime abord, chez ceux qui conçoivent l'habitude comme étant un comportement automatique dirigé par but. Il faut toutefois préciser que l'on postule également dans ce courant de recherche que, par apprentissage associatif, certains indices situationnels deviennent progressivement et durablement liés à un but particulier. Autrement dit, l'activation d'un but ne serait dans ce cadre théorique qu'une étape médiane ajoutée à la chaîne de la relation causale (indice(s) situationnel(s) \Rightarrow habitude *versus* indice(s) situationnel(s) \Rightarrow but \Rightarrow habitude). On ne peut donc, en réalité, non plus excuser l'absence de données relatives aux dimensions situationnelles dans ce courant de recherche puisque le contexte s'y voit, là aussi, conférer un rôle premier⁷⁴.

À la décharge des différents chercheurs, il faut reconnaître qu'il peut s'avérer très difficile d'identifier les critères pouvant faire en sorte que deux contextes puissent être décrits comme suffisamment semblables pour « commander » la reproduction d'une action ou d'une séquence d'actions (Dubuisson, 1998). Mais il faut aussi ajouter que ce commentaire vaut également pour les comportements observés. En effet, si l'on peut assez facilement juger qu'une personne noue ses lacets à peu près toujours de la même façon, on ne peut prétendre qu'elle conduit toujours de la même façon, ne serait-ce que parce qu'elle ne circule, justement, jamais dans des contextes exactement identiques. Sur quelle base, dès lors, doit-on juger de la similitude du comportement ? Et en contrepartie, que doit-on penser quand une personne semble faire la même chose mais dans des contextes très différents (en apparence du moins) ?

⁷³ Dans cette perspective, on considère que l'habitude est entièrement dépendante du contexte puisque son activation repose sur la détection des indices situationnels auxquels elle a été associée.

⁷⁴ Comme l'expriment d'ailleurs clairement Verplanken et Orbell (2003) lorsqu'ils affirment que "*whereas new behavior may follow from conscious decision making, the formation of a habit implies the delegation of control over the behavior to the environment*" (p. 1314) ou Verplanken et al. (2005) lorsqu'ils écrivent que "*because habits are automatically triggered by cues, one may infer that control over behavior is primarily rooted in the environment, rather than in an individual's motives or conscious will*" (p. 232).

En fait, la difficulté à opérationnaliser le contexte (et le comportement qui y est associé) découle peut-être plus fondamentalement : 1) d'une conception plutôt évasive de la place occupée par l'habitude dans l'univers des comportements, et 2) d'une conception plutôt rigide des conditions d'actualisation de l'habitude. À titre d'exemple, Verplanken et al. (1998) ont voulu vérifier l'hypothèse selon laquelle, dans certaines situations, les individus pourraient s'engager dans un processus de prise de décision malgré la présence d'une habitude forte. Pour ce faire, ils ont demandé aux sujets d'enregistrer leurs différents déplacements (moment de la journée, destination, mode de transport) sur une période de 7 jours. Certains sujets devaient en plus spécifier la distance séparant leurs lieux de départ et d'arrivée, la quantité de bagages qu'ils emportaient, et les conditions météo. Cette manipulation avait pour objectif d'amener les sujets à « raisonner » davantage leurs habitudes ou, autrement dit, de briser le lien habitude-comportement.

On pourrait, en regard de la première difficulté identifiée, questionner la pertinence du développement théorique de Verplanken et al. En effet, dans l'expérimentation ci-dessus mentionnée, l'hypothèse a été infirmée (l'induction d'un processus de réflexion n'a pas affaibli la relation entre l'habitude et l'usage de la voiture) et les auteurs ont dès lors conclu que c'était probablement en raison du fait qu'ils avaient affaire à deux processus cognitifs parallèles. Ce type de conclusion pourrait s'inscrire dans la lignée des travaux portant sur le traitement de l'information tel qu'effectué en *temps réel dans l'exécution d'une tâche*. Toutefois, si ces travaux font état d'un processus qui s'applique bien aux décisions devant être prises rapidement en cours de réalisation de la tâche (ex.: « juger » si l'on dispose du temps nécessaire pour effectuer un virage à gauche sans danger tout en écoutant les nouvelles à la radio), ils ne rendent pas parfaitement compte de tous les types de décisions (ex.: la personne qui se demande, en buvant son café, si elle doit prendre la voiture ou l'autobus pour aller faire ses courses n'est pas du tout engagée dans le même processus décisionnel – et comportemental – que celle qui évalue si elle a le temps d'effectuer son virage). Autrement dit, il me semble manifeste qu'on ne peut considérer que toutes les décisions répondent d'un même processus et – par voie de conséquence – qu'on ne peut considérer que l'habitude s'appliquerait à tous les contextes décisionnels (et comportementaux).

Cette expérimentation contribue en second lieu à exemplifier le déterminisme sous-tendant la conception psychologique de l'habitude. À l'arrière-plan de cette expérimentation se pose en effet la question de savoir si l'on peut contourner une habitude. La plupart des auteurs répondront par l'affirmative, en soulignant notamment que l'habitude est toujours (ou presque) rompue en présence d'une nouveauté ou d'un obstacle. Or, il s'agit à mon avis d'un processus bien plus flexible encore puisqu'il y a lieu de croire que toute une série d'ajustements des comportements sont possibles, sans pour autant que ceux-ci sortent du registre des habitudes. C'est à tout le moins ce que prétend Rogers (2000) lorsqu'il avance que les individus peuvent se créer des habitudes afin de répondre aux situations où les habitudes usuelles sont interrompues (ex.: un « plan d'urgence » à mettre en œuvre lorsqu'on est en retard pour aller chercher les enfants à la garderie). C'est également ce que j'ai personnellement constaté dans des entrevues antérieures en ce qui a trait, par exemple, aux trajets empruntés pour se rendre au travail puisque les personnes interviewées semblaient posséder dans leur « arsenal » toute une série de trajets à sélectionner spontanément en fonction du contexte (un trajet à emprunter en cas de mauvais temps, un autre à emprunter en cas de congestion routière, etc.). En d'autres termes, la conception très behaviorale qui prévaut en psychologie parvient peut-être à rendre compte du *pur statu quo* comportemental ou, a contrario, de l'*interruption radicale* du comportement habituel, mais elle demeure totalement muette sur la question – autrement plus importante, me semble-t-il – de l'ajustement des comportements. Or, il y a lieu de croire que l'habitude comporte, intrinsèquement, une certaine part d'ajustements.

Bien entendu, cette prise de position ne peut se justifier que si l'on accepte de changer de perspective et de concevoir différemment l'habitude. Au terme de ma revue des travaux en psychologie, j'avais déjà une certaine idée du virage que devrait prendre le concept d'habitude. Mais bien des zones d'ombre persistaient. Comme le lecteur pourra le constater dans les prochaines sections, des écrits contemporains en sociologie et en philosophie ont contribué à éclairer mon parcours. Mais ils ne l'ont fait qu'en partie puisque, là aussi, les conceptualisations de l'habitude n'apparaissent pas sans défaut.

2.5 L'habitude dans certains travaux en sociologie et en philosophie

Comme je l'ai déjà mentionné, le concept d'habitude est quasi absent de la littérature sociologique et philosophique contemporaine. On y retrouve cependant des concepts apparentés, tels que ceux d'*habitus* et, plus généralement, de disposition. Classiquement, l'habitude, en tant que disposition, n'est pas considérée comme un automatisme ou un programme d'actions mais bien plutôt comme une tendance acquise, au sein du milieu social, qui peut notamment se manifester par des comportements particuliers. L'idée de disposition, ou de tendance, se retrouve également dans les écrits en psychologie mais elle y prend un sens relativement différent. En effet, la disposition correspond en psychologie à une quelconque structure mentale (scripts, connaissances procédurales, schémas d'action, etc.) devant conduire à une réponse *spécifique* lorsque les conditions supportantes (c'est-à-dire les conditions d'activation) sont rencontrées; elle est dès lors plus ou moins directement associée à un comportement particulier. Dans les traditions sociologique et philosophique, l'habitude-disposition est conçue non pas comme un ou des comportement(s) particulier(s), mais bien comme un vecteur, un principe durable et souvent généralisé qui structure et guide les perceptions, les représentations et les activités quotidiennes des individus.

Les définitions plus spécifiques de l'habitude-disposition sont variées et elles peuvent sous-tendre des idées relativement différentes en fonction des cadres théoriques particuliers dans lesquels elles s'insèrent. L'une de ces définitions, qui semble incontournable lorsque l'on souhaite traiter de l'habitude en sociologie, se trouve dans la théorie de l'*habitus* développée par Pierre Bourdieu.

2.5.1 L'*habitus* de Pierre Bourdieu

Bourdieu souhaitait développer une théorie où l'individu n'est pas considéré comme le simple support d'une structure préétablie (que ce soit en termes de modèles, de règles, de normes, ou de rôles) appelant des réactions quasi mécaniques ou, à l'inverse, comme un pur stratège choisissant par une opération de calcul rationnel ses propres fins et

moyens. Sa théorie se situe en quelque sorte dans une position mitoyenne, puisqu'il y fait état d'un processus dialectique où les individus sont à la fois déterminés et agissant, sous l'effet de l'habitus.

Bourdieu définit les habitus comme des

“systèmes de *dispositions* durables, structures structurées prédisposées à fonctionner comme structures structurantes, c'est-à-dire en tant que principe de génération et de structuration de pratiques et de représentations qui peuvent être objectivement « réglées » et « régulières » sans être en rien le produit de l'obéissance à des règles, objectivement adaptées à leur but sans supposer la visée consciente des fins et la maîtrise expresse des opérations nécessaires pour les atteindre et, étant tout cela, collectivement orchestrées sans être le produit de l'action organisatrice d'un chef d'orchestre” (Bourdieu, 2000 (1^e éd., 1972); p. 256).

Plus précisément, l'habitus chez Bourdieu correspond à un système de dispositions à percevoir, sentir, faire et penser d'une certaine manière. Ces dispositions sont incorporées, le plus souvent de manière implicite, au cours de la socialisation. Ainsi, l'ensemble des expériences auxquelles les individus sont confrontés lors de leur enfance (habitus primaire), puis de leur vie d'adulte (habitus secondaire) s'accumulent et se transforment en dispositions générales, unifiées entre elles (d'où l'idée de *système* de dispositions), et qui sont constitutives d'un habitus particulier. Sans être immuables, ces dispositions sont néanmoins durables et tendent à résister au changement parce qu'elles sont profondément incorporées. Elles sont également transposables en ce sens qu'elles rendent “*possible l'accomplissement de tâches infiniment différenciées, grâce aux transferts analogiques de schèmes permettant de résoudre les problèmes de même forme*” (ibid.; p. 261). L'habitus de Bourdieu se démarque donc de façon notable des conceptions déterministes de l'habitude puisque, loin d'être une réponse mécanique ou automatique, l'habitus est capable d'engendrer une infinité de pratiques. Ceci notamment parce que l'habitus n'est pas un comportement ou une pensée particulière, mais bien un *principe* de génération et de structuration de pratiques et de représentations – une formule génératrice, une loi immanente inscrite dans le corps – qui, en “*intégrant toutes les expériences du passé, fonctionne à chaque moment comme une matrice de perceptions, d'appréciations et d'actions*” (ibid.; p. 261). En d'autres termes, l'habitus

est à la fois un processus de reproduction *et* de création. Bourdieu précise d'ailleurs que s'il a choisi d'utiliser le terme *habitus*, c'est notamment parce que l'habitude

“est considérée spontanément comme répétitive, mécanique, automatique, plutôt reproductive que productrice. Or, je voulais insister sur l'idée que l'*habitus* est quelque chose de puissamment générateur” (1980; p. 134).

Par ailleurs, si l'*habitus* est le produit d'une histoire individuelle (incarnée dans les corps), il est aussi le produit d'une histoire collective (incarnée dans les choses, sous forme d'institutions). Les individus n'incorporent en effet pas n'importe quelles dispositions. Le système de dispositions est structuré par les conditions d'existence et la trajectoire sociale des individus, au sein d'une classe sociale ou de ce que Bourdieu appellera plus tard un champ. Les champs correspondent pour Bourdieu à des sphères de la vie sociale (artistique, politique, journalistique, sportive, etc.), caractérisées par les luttes qui s'y livrent pour l'appropriation d'une (ou de plusieurs) forme(s) de capital (économique, culturel, social ou symbolique). Ces champs, en s'autonomisant autour des relations, des enjeux et des ressources qui leur sont propres, s'incarnent en structures objectives – indépendantes de la conscience et de la volonté des individus – capables d'orienter ou de contraindre leurs pratiques et leurs représentations, notamment en leur “*imposant des définitions différentes de l'impossible, du possible, du probable et du certain*” (ibid.; p. 261). Ainsi, en ayant intériorisé les chances objectives qui leur sont offertes dans un champ, les individus peuvent sembler adopter des pratiques « raisonnables », mais en réalité ils n'en sont pas les producteurs et n'ont pas la maîtrise consciente du *modus operandi* à la source de ces pratiques. Autrement dit, si l'action est bien le fait des individus, et si ceux-ci ont l'*impression* d'être libres d'agir selon leur volonté, le véritable moteur de cette action (l'*habitus*) échappe à leur conscience parce qu'il découle d'une position sociale dans un champ qui dépasse cette conscience (Hamel, 1997).

En somme, pour Bourdieu, le mécanisme principal de production du monde social réside dans la rencontre de « l'histoire faite corps » et de « l'histoire faite chose », c'est-à-dire dans la rencontre de l'*habitus* et du champ. Le mécanisme régissant cette rencontre ne semble cependant pas être exactement le même dans les différents écrits de Bourdieu.

Selon Kaufmann (2001), Bourdieu aurait en réalité élaboré non pas une, mais bien deux théories distinctes de l'habitus. La première serait celle du modèle de la totalité circulaire, fermé sur lui même : les structures objectives produisent des habitus, qui à leur tour tendent à reproduire les structures objectives. Cela implique que *“pour être un homme accompli, il faut avoir la bonne manière, mais pour avoir la bonne manière, il faut être un homme accompli”* (Bourdieu et Sayad, 1964 dans Kaufmann, 2001; p. 138). La seconde ne serait plus circulaire mais linéaire et descendante. Dans ce cas, c'est le pôle social qui déterminerait des habitus, qui *par la suite* détermineraient les pratiques.

Outre cette possible inconsistance, plusieurs autres critiques ont été adressées à l'égard de la théorie de Bourdieu. La première concerne le rôle accordé aux acteurs. Aux yeux de certains, Bourdieu n'aurait décrit que des *“acteurs mus par de pures et simples « déterminations internes »”* (dans Lahire, 2002; p. 11) ou que *“des exécutants inconscients de mécanismes de domination”* (Mucchielli, 1999). Cette interprétation n'est pas rigoureusement exacte puisque Bourdieu accordait aux individus la capacité de développer des stratégies, afin notamment de *“faire face à des situations imprévues et sans cesse renouvelées”* (Bourdieu, 2000; p. 257). Mais ces stratégies demeurent pour Bourdieu fortement liées à l'intériorisation de leurs chances objectives de réussite à divers moments et dans différents lieux, et donc à leur habitus. En outre, il ajoutait que *“la plupart des gens sont statistiquement voués à rencontrer des circonstances accordées avec celles qui ont originellement façonné leur habitus, donc à avoir des expériences qui viendront renforcer leurs dispositions”* (Bourdieu, 1992; p. 109). La capacité d'innovation des individus demeure donc restreinte; l'ajustement immédiat entre l'habitus et le champ reste pour Bourdieu la forme d'action la plus fréquente. Cette prise de position a fait en sorte qu'on lui a reproché d'avoir uniquement élaboré une sociologie de la reproduction, qui ne permet pas d'expliquer les changements sociaux (Mucchielli, 1999) ou, d'un autre point de vue, qui sous-estime la capacité des acteurs à maîtriser, du moins en partie, les forces et les contraintes de leur milieu (Perrenoud, 1987).

Un second type de critiques est lié au fait que “dans la *“boîte noire” de l’habitus, il y a des présupposés d’unité et de permanence de la personne*” (Corcuff, 1999, dans Kaufmann, 2001; p. 133). Or, il y a lieu de croire que les dispositions ne sont pas forcément générales, trans-contextuelles et actives à chaque moment de la vie des acteurs (Lahire, 1998 et 2002). En fait, selon Lahire,

“chaque individu est le produit d’un mélange assez subtil de dispositions variées, et qui n’ont parfois rien à voir les unes avec les autres, ou plus exactement, qui n’entretiennent aucun *lien de nécessité logique* entre elles” (2002; p. 404).

Aussi, “*plutôt que de chercher à ramener l’ensemble des pratiques et des comportements d’un individu à une improbable formule génératrice*”, on devrait “*s’efforcer de reconstruire (...) le patrimoine de dispositions des enquêtés*” (ibid.; p. 397). Par ailleurs, toujours selon Lahire, la transférabilité (d’un schème ou d’une disposition) ne serait que très relative et “*la question de savoir si la disposition est spécifique à un contexte particulier (spécialisée) ou générale n’est pas à trancher avant enquête empirique*” (ibid.; p. 21). À cela Lahire ajoutait que si les dispositions sont des manières de voir, de sentir et d’agir qui s’ajustent avec souplesse aux différentes situations rencontrées, elles ne parviennent cependant pas toujours à s’adapter; dans certaines circonstances, les dispositions pourraient notamment être inhibées ou transformées (Lahire 1998 et 2002).

Enfin, la « généralisation » de l’habitus à l’ensemble des individus liés à une classe sociale ou à un champ particulier a aussi été questionnée. La théorie de Bourdieu implique en effet que l’on considère que les systèmes de dispositions sont semblables chez les individus occupant une position voisine dans l’espace social⁷⁵. Or, selon Lahire, certaines dispositions seraient le produit de conditions qui ne sont pas spécifiques à des milieux sociaux (au sens de classes de conditions d’existence), alors que d’autres s’observeraient dans tous les milieux sociaux. “*L’hétérogénéité des principes*

⁷⁵ Même si le siège de l’habitus se trouve dans l’individu – et plus précisément encore dans ses pratiques – le concept de Bourdieu devait notamment servir à rendre compte de l’homologie et de la relative permanence des pratiques des membres d’un même groupe social.

(*implicites*) de socialisation” (Lahire, 2002; p. 407) auxquels les individus sont exposés dans nos sociétés contemporaines aurait en fait pour conséquence de rendre en bonne partie obsolète l’idée d’un habitus de classe ou de champ.

2.5.2 La disposition chez Bernard Lahire et Emmanuel Bourdieu

Que l’on soit d’accord ou non avec les propos et conclusions de Lahire, force est de constater que l’habitus de Bourdieu pose plusieurs difficultés principalement en raison du fait qu’il “*ne permet pas d’expliquer la dynamique individuelle*” (Kaufmann, 2001; p. 144), qu’il reste un concept trop abstrait et unifiant, et qu’il suppose que l’on accepte d’en admettre l’existence en tant qu’“*opérateur universel entrant dans la théorie de tout comportement possible, qu’il soit de nature axiologique, pratique, linguistique ou autre*” (Héran, 1987; p. 391). L’un des ouvrages de Lahire (2002) répond en quelque sorte à ces problèmes puisqu’il y présente les résultats d’une étude dans laquelle il cherchait à “*saisir le degré d’homogénéité ou d’hétérogénéité des dispositions dont sont porteurs les acteurs individuels, en fonction de leur parcours biographique et de leur expériences socialisatrices*” (ibid.; p. 17), et à examiner la question de ce qu’il appelle les « dispositions sous conditions », c’est-à-dire à analyser l’articulation des dispositions et des contextes de leur mise en œuvre ou de leur mise en veille. Les dispositions⁷⁶, telles que définies et investiguées par Lahire, renvoient donc à des phénomènes beaucoup plus concrets et situés que ne le fait l’habitus de Bourdieu. Toutefois, sa conceptualisation de la disposition pose à mon avis deux principales difficultés.

La première difficulté n’est en réalité pas spécifique à la conceptualisation de Lahire puisqu’elle renvoie plus globalement à la conception généralisée de la disposition. En effet, définir celle-ci comme un principe orientant les manières de penser, de sentir, d’agir, et révélé par différentes pratiques comportementales, langagières, intellectuelles, etc. fait en sorte que tout, ou presque, peut être ramené sous l’égide d’une disposition.

⁷⁶ À souligner que, si Lahire parle essentiellement de dispositions, il remplace parfois ce terme indifféremment par celui d’habitude(s).

Si Lahire convient que les individus peuvent « posséder » un patrimoine de dispositions variées et potentiellement changeantes, celles-ci demeurent néanmoins le moteur présumé de la plupart de leurs gestes et paroles; l'individu agit sous l'effet de dispositions ou d'habitudes corporelles, gestuelles, sensori-motrices, etc. mais aussi d'habitudes réflexives, délibératives, rationnelles, calculatrices, etc. Prétendre que les comportements *“sont le produit de l'interaction d'un contexte et de dispositions”* (p. 412) laisse d'ailleurs entendre que l'on peut considérer de la même manière des activités aussi différenciées que celles consistant, par exemple, à rouler à vélo, à construire un bateau, à rédiger un article scientifique ou à participer à une discussion entre amis. Il faut cependant souligner que Lahire a pris le soin de préciser dans un ouvrage antérieur que la disposition n'explique pas tout, notamment parce qu'il *“n'existe pas un modèle d'acteur ou d'action mais des types très variables d'acteur et d'action”* (1998; p. 241). Et à cet égard, il rappellera plus tard qu'il ne faut pas confondre compétences et dispositions. La compétence réfère pour lui à des savoirs et savoir-faire bien circonscrits, liés à une circonstance ou à pratique spécifique (ex.: savoir résoudre une équation de second degré, savoir jouer au ping-pong). Mais il ajoute que ces savoirs et savoir-faire peuvent néanmoins être révélateurs d'une disposition générale :

“Par exemple, « savoir rédiger une dissertation » peut manifester un rapport réflexif au langage, une disposition dissertative, si l'on peut vérifier l'étendue de telles inclinations dans d'autres circonstances que la seule pratique scolaire de la dissertation” (2002; p. 415).

Si l'établissement d'une distinction entre dispositions et compétences m'apparaît primordiale, particulièrement en matière de conduite automobile, la disposition conserve néanmoins encore ici une signification qui me semble peu conciliable avec l'habitude. En effet, la disposition paraît devoir être un facteur nécessairement « supra », qui ne peut que très difficilement être associé à une unique sphère d'activités. Or, on peut concevoir que des activités telles que la conduite automobile sont constituées, *distinctement*, de compétences *et* d'habitudes, compétences et habitudes qui de surcroît pourraient être, pour la plupart, tout à fait particulières à cette activité.

Le second problème réside dans le fait que la majorité des dispositions que Lahire a analysées dans son étude (ex.: ascétisme *versus* hédonisme, planification *versus* spontanéisme, dispositions esthétiques *versus* utilitaires) s'apparentent de très (trop ?) près à ce que les psychologues appellent des traits de personnalité. Certains, tels Courneya et al. (1999), trouvent d'ailleurs une grande similitude entre habitudes et traits de personnalité. En corollaire, la définition que donnaient Caspi et al. (1997) des traits de personnalité s'apparente de façon remarquable à la définition générale de la disposition : “*As conceptualized by modern personality theorists, personality traits are styles of relating to the world; they represent tendencies to behave, think, and feel in certain consistent ways*” (p. 1053). Bien entendu, ces concepts ne sont pas équivalents et se démarquent notamment du fait que les traits de personnalité sont généralement considérés comme étant innés et relativement indépendants du contexte, alors que la disposition est définie comme étant acquise et (plus ou moins) reliée aux circonstances⁷⁷. Néanmoins, ce type de rapprochement fait en sorte que l'on s'éloigne encore davantage d'une définition de l'habitude possédant la « souplesse » de la disposition (une définition qui ne la réduit pas à une simple réponse automatique, donc), tout en se démarquant nettement du corpus conceptuel préexistant en sociologie et en psychologie. La question qui se pose est en fait celle à savoir comment départager clairement habitude et disposition, sans pour autant les dissocier totalement.

Emmanuel Bourdieu, qui est philosophe de formation, soutient que l'habitude ne correspond qu'à une partie du champ que couvrent les concepts dispositionnels, à savoir celui des dispositions acquises et reconditionnables. “*Nous parlerons donc des dispositions comme du genre dont les habitudes ou dispositions acquises sont une espèce*” (E. Bourdieu, 1998; p. 9). Cette distinction, loin de restreindre la définition de l'habitude-disposition, implique donc que seules les dispositions innées ne pourraient être appelées des habitudes ! En fait, Emmanuel Bourdieu considère que

⁷⁷ Ceci est particulièrement vrai chez Lahire qui place le contexte et la disposition dans une relation d'interdépendance. Ainsi, selon Lahire, une disposition particulière peut ne jamais se manifester si l'individu ne rencontre pas le ou les contexte(s) favorable(s) à son actualisation.

“les comportements humains et, plus généralement, les régularités qu’on observe dans la nature, [sont tous] déterminés par des dispositions, c’est-à-dire des lois normatives portées par les individus” (p. 110).

Pour lui, les capacités (ou compétences), de même que les savoirs et les croyances⁷⁸ ne sont en réalité rien d’autre que des dispositions à agir. Toutefois, à la différence d’autres théoriciens dispositionnalistes, E. Bourdieu soutient que la plupart des habitudes sont rattachées aux sphères pratiques dans lesquelles elles se sont formées et ont été maintenues. Seules les dispositions génériques (ex.: l’adresse, au sens d’être adroit), auraient en fait pour lui le pouvoir d’opérer à l’intérieur de plusieurs sphères d’activités. Cependant, s’il confère un rôle important à la sphère d’activité, tous les comportements, ou presque, à l’intérieur de cette sphère découleraient d’une (et d’une seule !) disposition, notamment en raison d’un principe d’indétermination. En effet, selon E. Bourdieu, “une disposition peut être **plus ou moins indéterminée**, c’est-à-dire conduire à des comportements plus ou moins stéréotypés” (p. 19). Un réflexe, par exemple, serait une disposition hautement déterminée. Mais d’autres dispositions produiraient

“des comportements multiples, sinon hétérogènes, en réponse à des situations également multiples et hétérogènes. Par exemple, savoir conduire une voiture, c’est être capable de s’adapter à une infinité de situations différentes (selon la route sur laquelle on roule, selon la densité de la circulation, selon la puissance de la voiture, selon le temps qu’il fait, etc.), par une multitude de comportements différents (suivre la route, dépasser une voiture, se garer, changer de vitesse, etc.)”⁷⁹ (p. 19-20).

⁷⁸ Il ne faut cependant pas considérer ici le mot « croyance » au sens usuel du terme. Pour E. Bourdieu, les croyances sont ce qui fonde notre vision du monde. Certaines (les croyances transcendantales) “sont, par essence, incontestables et antéprédicatives” (p. 205), alors que d’autres peuvent être sensibles à certaines procédures de justification, mais elles ne doivent pas pour autant être confondues avec les représentations.

⁷⁹ Et il ajoute qu’une disposition peut aussi être indéterminée dans deux autres sens : a) “la connexion entre la situation dans laquelle elle s’actualise et son actualisation peut être elle-même plus ou moins déterminée” (p. 20), et b) toutes les dispositions (mais à des degrés divers) sont susceptibles de changer.

Si E. Bourdieu mentionne à juste titre que la conduite automobile requiert l'adoption d'une très grande variété de comportements, il semble cependant difficile de croire que l'on peut attribuer l'ensemble de ces comportements à la seule disposition indéterminée puisqu'il faudrait dès lors admettre que la conduite automobile ne représente qu'une – et une seule – habitude, habitude qui serait par ailleurs apte à expliquer, tout à la fois, aussi bien les différentes manœuvres de conduite (maniement du volant, embrayage, etc.) que la négociation des situations de circulation (ex.: gérer le droit de passage dans un carrefour en croix), les actes de civilité (ex.: s'arrêter pour laisser passer un piéton), et les transgressions occasionnelles (ex.: franchir un feu rouge). En fait, E. Bourdieu réduit l'ensemble des comportements acquis aux seules dimensions du savoir-faire ou de la compétence. Ceci n'est sans doute pas étranger au fait que les dispositions acquises, les habitudes dont traite E. Bourdieu correspondent presque uniquement à des activités à forte composante psychomotrice (ex.: rouler à vélo, danser, jouer au tennis). Mais même en ne considérant que les savoir-faire inhérents aux activités de ce type, la thèse d'un unique mécanisme d'action demeure à mon avis difficile à accepter.

Il faut finalement souligner que l'on trouve dans le développement théorique d'Emmanuel Bourdieu de grandes similitudes avec les théories psychologiques de l'habitude :

“La stabilité ordinaire des contextes pratiques auxquels est confronté l'agent fait qu'il agit, le plus souvent, de manière quasi automatique, sans que sa conscience ait à intervenir. En revanche, dès que le cours habituel des occasions d'agir est modifié de manière significative, autrement dit, dès que le seuil d'adaptation acritique de nos dispositions est dépassé, tout se passe comme si la réflexion et la délibération consciente de l'agent prenaient le relais de ses dispositions pour guider son action” (p. 166).

“L'utilité des savoir-faire dispositionnels est, semble-t-il, précisément, de libérer la conscience de certaines tâches de contrôle et de représentation, pour lui permettre de se concentrer sur d'autres, plus complexes et moins bien maîtrisées” (p. 168).

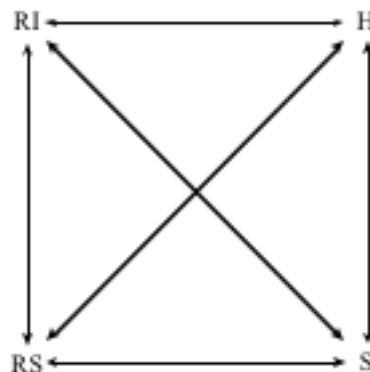
En somme, non seulement la conception de l'habitude-disposition de E. Bourdieu apparaît être « totalisante » à l'extrême, mais elle confond en plus les genres (habitude-disposition versus habitude-automatisme).

2.5.3 L'habitude de Jean-Claude Kaufmann

Jean-Claude Kaufmann s'est donné pour objectif, dans un ouvrage publié en 2001, de repositionner le concept d'habitude en sociologie. Selon Kaufmann, l'habitus de Bourdieu ne permet pas d'entrevoir la *“puissance créatrice et la dynamique individuelle des schèmes incorporés”* (p. 146). Si l'habitus peut à son avis demeurer pertinent dans l'analyse de phénomènes sociaux généraux, le concept d'habitude serait celui le mieux apte à *“rendre compte de la multiplicité et de la dynamique des dispositions”* (p. 151). En fait, Kaufmann développe une thèse selon laquelle la divergence entre l'habitus et l'habitude serait à l'origine du processus historique d'individualisation. Il soutient plus spécifiquement que *“la non coïncidence entre schèmes incorporés et schèmes de socialisation fabrique aujourd'hui de l'individualité”* (p. 152). Les dispositions *“structures socialement structurées structurant l'individu (...) deviennent alors également des structures individuellement restructurées structurant l'individu et le social”* (p. 153).

Afin d'expliquer la dynamique des dispositions individuelles, Kaufmann a élaboré un modèle – qu'il appelle le carré dialectique – mettant en relation six couples de contraire.

Figure 1 : Le carré dialectique de Jean-Claude Kaufmann



RI représente la réflexivité individuelle
 H représente le patrimoine individuel d'habitudes
 RS représente la réflexivité sociale
 S représente les cadres de socialisation

Extrait de Kaufmann, 2001, p. 188.

La théorie développée par Kaufmann est très détaillée et relativement complexe. Aussi, je n'en reprendrai que les grandes lignes, en mettant l'accent sur le contenu et la dynamique générale des quatre pôles du carré dialectique.

Le patrimoine individuel d'habitudes (pôle H)

Pour Kaufmann, l'habitude "*est d'abord une disposition, un schéma d'origine sociale individuellement incorporée*" (p. 117). Plus précisément, il définit les habitudes comme étant des schèmes opératoires incorporés, ou tendant à l'incorporation. Le terme « opératoire » renvoie, semble-t-il, au fait que les habitudes sont pour lui des dispositions structurant les logiques d'action. Autrement dit, il n'intègre pas dans ce concept, au contraire de plusieurs autres auteurs, les dispositions cognitives ou mentales; les habitudes sont essentiellement reliées à des activités, elles sont des schèmes "*inscrit[s] sous une forme pouvant s'exprimer en gestes, concrets, observables par l'enquêteur*" (p. 157). Toutefois, les habitudes ne correspondent pas pour Kaufmann à des types de gestes particuliers ou à des catégories particulières d'action. Les habitudes fondent l'action et "*ne sont rien d'autre que l'ensemble des schèmes [de signification et de perception] régulant l'action*" (p. 158). Les fragments de signification à l'origine de ces schèmes peuvent par ailleurs être plus ou moins circonscrits :

“des catégories mentales et langagières définissant un élément (la famille, le travail), grosses d'une infinité de contenus cognitifs et éthiques, des jugements socialement pré-construits communément partagés (du type : « une jeune mère ne doit pas trop s'investir dans son travail pour s'occuper de ses enfants »)” (p. 209).

Au surplus, ces fragments peuvent être de nature tant langagière qu'imagée (ex.: la vue d'une publicité qui laisse une trace dans la mémoire infraconsciente, l'observation – plus ou moins consciente – des pratiques ménagères de sa mère).

L'incorporation renvoie quant à elle à l'effacement total du schème de la pensée consciente, condition nécessaire selon Kaufmann pour que l'habitude soit pleinement opérante. Toutefois, si les habitudes n'atteignent leur modèle que lorsqu'elles sont parfaitement incorporées, l'incorporation totale demeure à son avis relativement rare.

C'est pourquoi il élargit sa définition de l'habitude en y intégrant les schèmes opératoires tendant à l'incorporation, c'est-à-dire les schèmes intériorisés, préparatoires à la structuration d'une action, mais non encore incorporés.

Afin d'exemplifier le passage de l'intériorisation à l'incorporation, Kaufmann reprend les résultats d'une enquête qu'il a effectuée relativement à la pratique des seins nus sur la plage. Selon Kaufmann, les hommes qui s'initient à la fréquentation de ces lieux doivent tout d'abord observer les pratiques des autres afin de déterminer quels sont les comportements normaux, attendus. L'intériorisation de ces comportements serait effective du moment que l'individu parvient à les adopter extérieurement (lorsqu'il parvient, par exemple, à donner l'impression « de regarder sans voir »). Mais ces comportements ne seraient incorporés que lorsqu'ils entrent dans le registre du banal, c'est-à-dire, pour reprendre l'exemple, lorsque non seulement le « regarder sans voir » est adopté extérieurement, mais qu'en plus s'effacent, intérieurement, toutes les pensées érotiques.

Le processus est cependant beaucoup plus complexe que ne le laisse entendre cet exemple, notamment parce que l'intériorisation est un processus long et dont l'issue n'est jamais déterminée à l'avance. En effet, selon Kaufmann, nous intériorisons chaque jour

“une infinité de schèmes les plus divers, qui n'ont pas tous vocation à devenir opératoires, et encore moins à être incorporés. La plupart ne seront jamais activés, pas même au simple niveau de la représentation. Ils resteront en l'état de structures dormantes, souvent pour une durée courte, voire éphémère. Sans jamais être traduits en action, ni même parvenir au niveau de la pensée consciente, ils seront effacés de la mémoire implicite. (...) [Mais à] travers la multiplicité de messages nouvellement capturés, qui sont pour la plupart rapidement effacés, ce qui conforte et précise le schème en construction est conservé. Parvenu à un certain stade d'élaboration, un renversement se produit, et l'esquisse de schème se transforme en grille de lecture et d'enregistrement des images, qui sont dès lors de plus en plus sélectionnées et travaillées à partir du schème. Sans que rien (ou très peu) ne parvienne à la conscience claire, le schème, véritablement constitué en tant que tel, est finalement intériorisé” (p. 164).

Toujours selon Kaufmann, certaines intériorisations demeureraient cependant très conscientes (elles ne tendraient donc pas à l'incorporation) mais, surtout, donneraient lieu à des dissonances de schèmes (sur l'axe $H \leftrightarrow RI$ et $H \leftrightarrow RS$, j'y reviendrai)⁸⁰. Kaufmann considère en fait que l'intériorisation d'un nouveau schème peut parfois faire naître un conflit avec les habitudes incorporées; la pensée entre en contradiction avec le schème opératoire, entravant ainsi de façon plus ou moins importante l'action en cours ou à venir. Dans ce contexte, le processus d'incorporation transiterait par des phases interrogatives (faut-il vraiment le faire ? - intériorisation cognitive non stabilisée) et des phases d'auto-persuasion (il faut que je le fasse - intériorisation mais pas encore incorporation; l'évidence du schème n'est pas encore parfaitement constituée). L'incorporation (plus ou moins parfaite) marquerait "*la fin de tout ce travail intellectuel; le nouveau savoir est enregistré dans la mémoire cachée comme cadre inquestionnable de l'action future*" (p. 166). En somme, pour Kaufmann, l'incorporation consiste non seulement à faire disparaître toute trace réflexive, mais aussi à faire cohabiter des schèmes (plus ou moins) dissonants ou concurrents.

Tout ceci renvoie finalement à la question du patrimoine. Selon Kaufmann, chaque individu est constitué d'un patrimoine d'habitudes, qui lui appartient en propre parce qu'il est caractérisé par l'assemblage particulier, et sans cesse mouvant, des schèmes qu'il a intériorisés et incorporés. Ce patrimoine individuel ne représente par ailleurs pas nécessairement un système de schèmes unifiés, cohérents (comme doit l'être celui de l'habitus). Pour Kaufmann, la situation la plus courante est en fait celle où "*des schèmes concurrents sont véritablement intériorisés voire incorporés*" (p. 163).

⁸⁰ Kaufmann ne précise pas le sens exact des doubles flèches (\leftrightarrow) du carré. Il semble qu'elles signifient l'idée de relation contradictoire, dissonante, mais parfois aussi celle de relation de transmission, de passage.

Les cadres de socialisation (pôle S)

Selon Kaufmann, si les schèmes sont en quelque sorte portés par l'individu, ces schèmes ne proviennent cependant pas de lui, mais bien du collectif. Les habitudes ne sont d'ailleurs pas incorporées au hasard : elles "*s'emboîtent dans des gammes d'habitus*" (p. 192) et sont marquées par les cadres de socialisation dans lesquels évolue la personne. Les cadres de socialisation réfèrent à des institutions, mais aussi à des individus particuliers (dans un contexte d'interaction, notamment), des objets, des ordres symboliques, etc. Aux dires de Kaufmann, ces cadres sont porteurs d'une mémoire sociale, et plus spécifiquement de modèles de comportements; le pôle S représente donc un "*agrégat plus ou moins organisé de modèles de comportements*" (p. 196) originant de la sphère sociale. Pour exemplifier l'opération des cadres de socialisation dans la dynamique individuelle, Kaufmann prend l'exemple des rôles : l'individu qui s'engage dans une prise de rôle "*ne se contente pas d'entrer dans ce rôle mais cherche à l'incorporer, à le transformer en habitude*" (p. 197). Les habitudes seraient donc formées de schèmes opératoires pétris de modèles sociaux (H ↔ S). Elles se distingueraient toutefois de ces modèles du fait que l'individu ne les incorpore pas intégralement; les modèles sociaux sont travaillés, organisés, et intégrés de façon toute particulière dans le patrimoine d'habitudes de l'individu.

La réflexivité individuelle (pôle RI)

"*Il n'est possible d'imaginer « ni un comportement opératoire qui exigerait une constante lucidité, ni un comportement totalement conditionné qui ne la ferait jamais intervenir »*" (Leroi-Gourhan, 1965, dans Kaufmann, 2001; p. 159). Pour expliquer le processus de passage de l'habitude à la réflexivité⁸¹, Kaufmann utilise (et adapte) la métaphore des « chaînes opératoires » développée par André Leroi-Gourhan. Dans la

⁸¹ Le terme réflexivité est souvent utilisé en sociologie pour signifier un acte de retour sur soi, sur ses activités (passées, présentes ou à venir), ses réalisations, etc. Kaufmann l'utilise dans un sens beaucoup plus général en y incluant en réalité l'ensemble des formes de pensée.

perspective de Kaufmann, les chaînes opératoires sont constituées de maillons (les schèmes opératoires incorporés) aptes à mettre le corps en mouvement, sans intervention de la pensée. Toutes les activités sont néanmoins très largement entrecoupées de périodes où la conscience lucide refait surface, notamment parce que les maillons ne sont pas des structures fermées :

“Ils s’ouvrent et se ferment continuellement à la conscience (même si cette ouverture est généralement brève et intuitive). La fermeture renforce l’incorporation et augmente d’autant la capacité d’action (...). L’ouverture introduit [quant à elle] un double-commandement schème incorporé-cognition” (p. 160).

Une part des habitudes, correspondant au travail continu d’incorporation plus profonde, de fermeture du maillon, se situe donc dans la réflexivité. Toutefois, la réflexivité émerge prioritairement dans les enchaînements entre maillons, mais à des degrés différents, et selon des modalités diverses. La réflexivité la plus consciente surgit des moments de rupture :

“événement inattendu, changement du cadre de définition de la situation, pensée soudaine, etc. La rupture pouvant aussi bien entraîner dans un nouvel enchaînement pré-construit, qu’introduire dans une interaction ouverte ou une réflexion durable” (p. 160).

Kaufmann soutient par ailleurs que la réflexivité individuelle est constituée de trois modalités distinctes : celle de la réflexivité analytique ou rationnelle, celle de la réflexivité décisionnelle immergée dans l’action et celle de la réflexivité fictionnelle. Selon Kaufmann, la réflexivité de type rationnelle est décisive, incontournable, mais elle n’intervient que dans des contextes très particuliers, “*comme si s’ouvrait une fenêtre spécifique (et inhabituelle) du fonctionnement mental*” (p. 216). La réflexivité qu’il estime la plus fréquente, celle immergée dans l’action, serait pour sa part rapide, intuitive, peu exigeante au plan cognitif, et interviendrait en règle générale pour “*ajuster des segments, lisser des enchaînements, réduire les dissonances au moment de l’acte*” (p. 213) très souvent “*en mobilisant les sensations, notamment le regard, apte à assimiler un nombre considérable d’indicateurs*” (p. 212). La réflexivité fictionnelle, pour sa part, a trait aux rêveries ordinaires, au petit cinéma intérieur, bref à ce que

Kaufmann considère être la zone de distinction et de créativité⁸². Ces trois types de réflexivité s'inscriraient dans une dynamique de mouvement et d'entrecroisement; "*en faisant sa vaisselle X peut rêver à ses prochaines vacances*" (p. 211). L'une ou l'autre de ces formes de réflexivité pourrait donc entrecouper, mais aussi parfois simplement accompagner un schème opératoire (une habitude).

L'élément peut-être le plus distinctif dans la théorie de Kaufmann au chapitre de la réflexivité concerne toutefois la dynamique de l'axe $H \leftrightarrow RI$. On considère généralement que les pensées précèdent la plupart des actions, qu'elles dirigent un "*corps-instrument qui n'aurait qu'à obéir*" (p. 163) et, par le fait même, qu'on ne peut modifier ou carrément changer le cours de nos actions que par une décision prise au préalable. Or, pour Kaufmann, la réflexivité n'est pas le moteur du changement. Au contraire, elle ne prendrait vie que s'il y a dissonance entre schèmes opératoires intériorisés. "*Arrêter soudainement sa vaisselle (ou même seulement penser à cette éventualité) parce que l'envie de regarder le feuilleton télévisé est plus forte, n'est pas une décision fortuite, sans cause*" (p. 163); cela indique un conflit de schèmes, une faiblesse potentielle de l'habitude. Plus encore, la tâche de la réflexivité ne consisterait pas dans ce contexte à imposer son pouvoir sur les schèmes intériorisés, mais bien à travailler à la reformulation d'un nouveau schème, que l'individu cherchera à incorporer pour libérer l'action. Autrement dit, pour Kaufmann le rôle de la réflexivité ne consiste pas à diriger l'action, mais bien à reformuler les habitudes. Dès lors, ce n'est pas la réflexivité mais bien les habitudes qui sont le moteur véritable des conduites à venir.

La réflexivité sociale (pôle RS)

Les réflexivités individuelle et sociale ne sont pas séparées par une frontière claire. La pensée sociale peut provenir d'une information prise dans les médias, d'une discussion entre amis, etc. La pensée individuelle (et notamment celle de type rationnel) est donc "*quotidiennement, intimement, systématiquement, pétrie de social*" (p. 209). Kaufmann

⁸² À l'inverse de celle immergée dans l'action qui répond davantage à une logique de conservation.

situe en fait la distinction entre RI et RS dans le croisement spécifique des intériorisations et “*dans une infinité multiforme d’interventions et d’arbitrages : quels schèmes intérioriser, comment les articuler ou les reformuler, quelles décisions incitent-ils à prendre, etc. ?*” (p. 210), interventions ayant pour effet d’agencer de façon tout à fait particulière les pensées individuelles. “*Chacun lit, écoute, réfléchit et juge à partir de son architecture personnelle*” (p. 210). Cela n’empêche pas cependant que le contenu de cette architecture, les pensées spécifiquement organisées originent en très majeure partie du social. Par ailleurs, la prédominance du social implique que la dissonance de schèmes ne représente pas, pour Kaufmann, un conflit d’origine purement personnel; “*ce sont les contradictions sociales qui se traduisent en conflits de schèmes provoquant la réflexivité et, par là, l’initiative du sujet*” (p. 162).

Le carré dialectique

Avec son carré dialectique, Kaufmann souhaitait présenter un modèle complet de la dynamique individuelle, dynamique qui repose notamment sur l’idée selon laquelle l’individu

“est l’ensemble du carré. Mais il est rarement tout le carré à la fois. Selon les moments, le processus social de construction individuelle se fixe davantage à un sommet (ou sur un axe contradictoire). La configuration change continuellement de surface. À tel instant l’individu est entièrement absorbé par une rêverie secrète (RI), ou impliqué dans un débat d’idées (RS), ou il peut développer un enchaînement opératoire parfaitement incorporé (H) ou s’engager dans un rôle social (S)” (p. 197).

De prime abord, cet extrait donne à penser que la dynamique du modèle de Kaufmann est relativement simple. Or, comme je l’ai laissé entrevoir dans le résumé présenté ci-haut, le contenu et le fonctionnement des pôles sont en réalité bien plus complexes. L’apparente simplicité du modèle dans cet extrait découle probablement en partie du fait que des exemples y sont donnés en terme d’activités (ex.: être impliqué dans un débat d’idées), bien plus qu’en termes de schèmes et de réflexivité. Mais c’est justement dans ce difficile passage du modèle à la réalité concrètement saisissable que résident, à mon avis, les défauts de la théorie de Kaufmann.

Pour Kaufmann, l'habitude est centrale dans l'activité humaine. En fait, il va même jusqu'à soutenir que *“l'homme n'a pas des habitudes, il est fait d'habitudes, il n'est presque fait que d'habitudes pour ce qui concerne la régulation de l'action”* (p. 158). Mais on a du mal à saisir, concrètement, ce que sont ces (omniprésentes) habitudes. Par moments, le processus que décrit Kaufmann nous ramène à une conception semblable à celle de l'automatisme : les schèmes opératoires sont aptes à mettre le corps en mouvement sans intervention de la pensée, ils garantissent la fluidité des gestes, ils rendent l'action peu exigeante au plan cognitif, la réflexivité surgit principalement dans des moments de rupture tel un événement inattendu, et ainsi de suite. Il semble cependant qu'ultimement, les schèmes opératoires dont traite Kaufmann correspondraient à des fragments de signification. L'habitude *“est ce segment de signification incorporée (qui sait se faire oublier en tant que signification) produisant à la fois la fluidité du geste, l'évidence des repères, et le « simplement là » du décor familier”* (p. 127). Les schèmes opératoires seraient donc, en quelque sorte, des représentations traduites et incorporées sous forme d'actions. Mais si tel est le cas, que doit-on comprendre lorsque Kaufmann prétend que faire sa vaisselle après chaque repas *“représente une articulation et un enchaînement de certaines (voire de milliers) de segments différents”* (p. 158) ? À quoi peuvent donc référer – en terme de fragments de signification incorporée – les centaines de schèmes opératoires à l'œuvre dans cet exemple ? Toutes les activités, y compris les actions motrices les plus simples (ex.: manipuler un torchon à vaisselle), ont-elles nécessairement pour assise un système représentationnel quelconque ? Et sinon, où se situe la question des compétences motrices dans la théorie de Kaufmann ?

Concevoir les habitudes comme des fragments de signification incorporée soulève plus généralement le problème de l'observation de l'habitude⁸³. Comment peut-on retracer le ou les fragment(s) de signification secrètement à l'œuvre dans un geste ou une action donné ? À l'inverse, comment peut-on être certain que l'observation de telles ou telles

⁸³ Problème qui n'est cependant pas spécifique à la théorie de Kaufmann, et qui concerne en réalité toutes les théories dispositionnalistes.

pratiques traduit bien le travail – et uniquement le travail – de fragments de signification aussi large que “*une jeune mère ne doit pas trop s’investir dans son travail pour s’occuper de ses enfants*” (p. 209) ? Kaufmann pose lui-même le problème de l’observation mais y répond de façon évasive⁸⁴ :

“Il est illusoire, sauf à réduire leur portée (comme le fait la psychologie expérimentale) de vouloir enfermer [les habitudes] dans un univers tout entier observable. Il ne faut pas confondre deux choses. Le contexte de l’enquête, qui doit effectivement révéler un aspect de l’habitude, précis et parfaitement contextualisé. Et les liens innombrables de cette même habitude avec des univers multiples. Son très long passé, ses milles glissements en des formes particulières, dans des enchaînements toujours différents, sa transférabilité jamais pure mais qui n’opère pas moins en tout sens” (p. 171).

2.5.4 Les impasses de l’habitude-disposition

Comme le soulignait Lahire (2002), “*une disposition est une réalité reconstruite qui, en tant que telle, ne s’observe jamais directement*” (p. 18). Considérer l’habitude comme une disposition nécessite donc inévitablement que l’on mène un travail interprétatif afin de “*faire apparaître le ou les principes qui ont engendré l’apparente diversité des pratiques*” (p. 18). Sans vouloir prétendre qu’il faut éviter tout travail d’interprétation (ce qui est de toute façon rigoureusement impossible, voire même contre-productif au plan scientifique), le risque me semble cependant grand de voir émerger des habitudes alors qu’en réalité les pratiques observées répondent à des principes ou mécanismes totalement distincts de l’habitude. Bien entendu, Kaufmann et Lahire ne souscrivent pas à la thèse de Bourdieu selon laquelle tous les comportements seraient le résultat d’un habitus. Mais en réalité, ils n’ont que fragmenté l’habitus unitaire de Bourdieu en de multiples sous-unités. En concevant l’individu “*comme un palimpseste d’habitus divers et clivés, en tension les uns avec les autres, s’activant et se réactivant au gré des contextes*” (Martuccelli, 2002; p. 652), Kaufmann et Lahire parviennent à rendre compte de la diversité des pratiques individuelles et sociales. Néanmoins, ils accordent encore à

⁸⁴ Et en y évoquant de surcroît les difficultés que posent dans l’observation les questions de la transformation et de la transférabilité des schèmes.

la seule disposition le pouvoir de réguler la quasi totalité des actions humaines. Or, je le rappelle, il me semble difficile de concevoir que l'ensemble des comportements répondent d'un seul et même mécanisme, aussi puissant et multiforme puisse-t-il être.

Par ailleurs, le postulat à l'effet que les schèmes doivent être incorporés nous ramène aux problèmes de l'inconscience présumée des habitudes. Tout comme en psychologie, les théories dispositionnalistes attribuent aux habitudes un principe de non conscience qui n'est pas toujours parfaitement explicité. Certains passages chez Emmanuel Bourdieu et même chez Pierre Bourdieu pourraient par exemple assez bien s'inscrire dans la lignée des textes en psychologie :

“La réflexivité est donc un mode exceptionnel de la conscience pratique. Elle émerge uniquement lorsque les automatismes [au sens d'un processus qui n'implique pas l'intervention de la conscience] dispositionnels de l'agent sont pris en défaut, parce qu'ils rencontrent une situation soit totalement imprévue, soit pour laquelle l'usage ne donne pas de solution univoque” (Emmanuel Bourdieu, 1998; p. 167).

“S'il est vrai que les pratiques produites par les habitus (...) présentent toutes les propriétés des conduites instinctives, et en particulier l'automatisme, il reste qu'une forme de conscience partielle, lacunaire, discontinue, accompagne toujours les pratiques, que ce soit sous la forme de ce minimum de vigilance qui est indispensable pour contrôler le fonctionnement des automatismes” (Pierre Bourdieu, 2000; p. 305).

Toutefois, malgré l'apparente ressemblance de ces extraits avec certaines approches psychologiques, on constate que le principe de non conscience dans les théories dispositionnalistes concerne d'abord et avant tout la non conscience par les acteurs des principes qui gouvernent leurs actions :

“Dans tous les cas, si l'acteur est souvent suffisamment conscient pour nous décrire ce qu'il fait, il n'est pas conscient en revanche des déterminations internes et externes qui l'ont poussé à agir comme il a agi, à penser comme il a pensé, à sentir comme il a senti..., bref, on ne peut faire comme si l'acteur détenait les clefs (dispositionnelles et contextuelles) de ce qui le meut” (Lahire, 2002; p. 12).

En fait, alors qu'on ne s'entend pas en psychologie sur le phénomène présumé inconscient (le geste posé, le processus en cours, etc.), c'est plutôt sur l'origine de cette

inconscience que l'on ne s'entendrait pas en sociologie. Selon Hamel (1997), la non conscience des principes d'actions est liée chez Pierre Bourdieu au fait que le savoir de sens commun "*est miné par des faussetés ou par une connaissance déterminée selon une position dans un champ social*" (Hamel, 1997; p. 93). Kaufmann et Lahire, de même qu'Emmanuel Bourdieu, semblent pour leur part davantage (mais non exclusivement) ramener la non conscience au développement d'une forme de savoir implicite, semblable à ce que Giddens (1987) appelle la conscience pratique, "*laquelle est tout ce que les acteurs connaissent de façon tacite, tout ce qu'ils savent faire dans la vie sociale sans pour autant pouvoir l'exprimer directement de façon discursive*" (p. 33)⁸⁵. Dans ce contexte, l'inconscience renvoie au développement d'un savoir, et plus spécifiquement encore d'un savoir-faire, transcendant ce que les individus peuvent appréhender; les gens savent faire plus – et souvent mieux – qu'ils ne le pensent. On s'éloigne donc de certaines conceptions sociologiques et psychologiques⁸⁶ où l'on considère non seulement que les cognitions implicites sont inaccessibles par introspection, mais aussi que celles qui pourraient néanmoins parvenir à être verbalisées s'avèreraient de toute façon invariablement fausses.

Quoi qu'il en soit, dans tous les cas postuler de la non conscience des principes gouvernant les actions implique que seuls les chercheurs sont à même d'identifier les *véritables* dispositions en jeu. Nombreux sont les auteurs, toute discipline confondue, qui reconnaissent que la « motivation conceptuelle » (qu'elle soit traduite en termes de disposition mais aussi de norme, d'attitude, de représentation, etc.) ne correspond pas nécessairement à la « motivation opératoire » et qu'il n'existe donc pas dans tous les cas un lien clair entre cette motivation et le comportement qu'on lui impute. Comme le souligne Emmanuel Bourdieu,

⁸⁵ Giddens distingue en fait la conscience pratique, la conscience discursive et l'inconscient. Les deux premiers items peuvent être mis en parallèle avec les pôles H-S (conscience pratique) et RI-RS (conscience discursive) de la théorie de Kaufmann.

⁸⁶ Telles que celle de Greenwald et Banaji (1995).

“même dans les cas où j’ai conscience de former une représentation de mon comportement, c’est-à-dire une intention ou un plan explicites, rien ne prouve que cette représentation ait un rôle dans la détermination effective de mon comportement et qu’elle n’en soit pas, au contraire, un simple accompagnement psychique, voire une rationalisation ou une justification *a posteriori*. (...) Mais cela n’implique pas non plus que toutes les explications que nous donnons ne sont que des rationalisations *a posteriori*. Simplement, nous ne trouvons pas dans notre conscience une représentation qui serait, pour nous, un critère attestant que nos justifications ont ou n’ont pas un rôle dans la détermination de nos pratiques” (p. 165-166).

L’identification des déterminants du comportement ne pose cependant pas problème qu’au seul individu « sujet d’étude ». Le chercheur doit lui aussi composer avec cette situation. La difficulté à cerner les principes véritablement à la source des comportements a d’ailleurs amené Turner (1994) à proposer que l’on remplace en sociologie l’étude des pratiques par celle des habitudes, celles-ci ne correspondant cependant pour lui qu’à des régularités comportementales observables. Les pratiques communes d’un groupe d’individus, argumentait-il, ne sont pas nécessairement le résultat de la similitude d’une structure interne; l’examen des habitudes contournerait ce problème puisqu’il n’impliquerait que l’observation de la similitude d’une performance externe. Caruana (1999) soutenait lui aussi que l’on devrait se borner à n’étudier les habitudes qu’en termes de manifestations observables et de conditions d’émergence, parce que les « chaînes causales » à l’origine du développement d’une habitude sont, potentiellement, toutes différentes d’un individu à l’autre alors que cette même habitude peut néanmoins être collectivement partagée. Bien que je sois d’accord avec l’idée selon laquelle les habitudes peuvent être acquises de diverses façons, cette prise de position me semble néanmoins un peu radicale et appauvrit sensiblement le niveau de compréhension possible des habitudes. En fait, toute approche confondue, il faut à mon avis distinguer le fait d’*avoir conscience* de ce que l’on fait au moment où on le fait, celui d’être *capable de prendre conscience* de ce que l’on fait, et celui d’être *capable de prendre conscience des véritables motifs à la source de son action*. On peut assez facilement concevoir que les individus n’ont pas conscience – et même qu’ils sont souvent incapables de prendre conscience – des processus cognitifs (en psychologie) ou des dispositions (en sociologie) sous-tendant les différentes actions qu’ils entreprennent. Il y a cependant tout lieu de croire que, dans bien des cas, les individus sont capables de

prendre conscience des éléments de la situation qui les font agir, de même que du cours de l'action (présent et à venir) dans laquelle ils sont engagés.

La prise de conscience des habitudes ne serait cependant rendue possible que parce qu'on a d'abord pris le soin de les situer adéquatement dans l'univers – trop souvent indifférencié – des comportements. En effet, on peut, à un premier niveau, considérer qu'il s'avérerait difficile pour un conducteur de décrire comment il parvient à contrôler la trajectoire de son véhicule. Il peut néanmoins, au terme d'une certaine réflexion, rendre compte de toute une série de ses comportements tels que s'il boucle sa ceinture de sécurité, la vitesse moyenne à laquelle il circule lorsqu'il se rend au travail, ou s'il signale à l'avance un changement de voie. En fait, au terme de ma revue de la littérature, j'étais parvenue à la conclusion que les habitudes correspondent à certaines façons de faire ou d'agir, souvent répétées dans un contexte donné, qui ne sont que rarement conscientisées, questionnées et, *a fortiori*, remises en question, mais que les conducteurs peuvent néanmoins décrire et commenter si l'occasion leur en est offerte. J'étais également convaincue que – si l'on ne peut accorder aux explications ainsi apportées le statut de compte-rendu *exact* des véritables déterminants du comportement – ces explications demeurent néanmoins pertinentes dans la mesure où elles font état des divers critères utilisés par les individus lorsqu'ils sont appelés à commenter ou à justifier leurs comportements, mais aussi – et peut-être surtout – parce qu'elles donnent accès, comme le soulignait Kaufmann, aux brèches entrouvrant les habitudes et, par là, aux leviers potentiels de changement.

Il faut finalement souligner que, si à mon avis les théories dispositionnalistes comportent, elles aussi, des difficultés importantes, elles ne me sont pas pour autant apparues entièrement dépourvues d'intérêt. De fait, elles ont grandement contribué à ma réflexion. Avant de présenter plus en détails la conceptualisation initiale de l'habitude à laquelle j'étais parvenue, je dois d'ailleurs relever l'apport des approches sociologiques en ce qui a trait à la question de la formation des habitudes.

2.5.5 Un apport important de l'habitude-disposition

On a tendance dans les théories « classiques » en psychologie de la conduite à concevoir les conducteurs comme des acteurs agissant en fonction d'une situation de conduite ou d'une intentionnalité a-temporelle. Le recours au concept d'habitude présente l'avantage de faire entrer dans ce champ d'études des dimensions relatives au passé des individus. Les théories dispositionnalistes y ajoutent cependant bien davantage en arguant non seulement que le passé d'un individu constitue une dimension importante de son comportement (présent et à venir), mais aussi que ce passé ne se résume pas qu'à la simple répétition (plus ou moins mécanique) d'actes particuliers.

Les auteurs qui incluent dans leur conception de la disposition ce qui relève de la compétence (ex.: apprendre à faire du vélo) s'entendent pour dire que certaines habitudes sont acquises en grande partie par la seule répétition du comportement. Mais dans l'ensemble, on considère que l'apprentissage (notamment par essais-erreurs) ne constitue qu'une forme minoritaire d'acquisition des habitudes, l'essentiel transitant plutôt par des processus sociaux à la fois plus indirects et moins explicites.

Plusieurs habitudes doivent tout d'abord s'insérer dans un cadre social plus ou moins large, officiellement codifié ou non, et qui souvent pose comme allant de soi tout un ensemble de pratiques; tous ne sont pas libres de développer n'importe quelle habitude. Par exemple, au Québec, on ne peut faire autrement que de développer l'habitude de conduire à droite sur la voie publique. À l'inverse, peu de gens sont susceptibles de prendre l'habitude de se promener nus au volant de leur voiture. Plusieurs habitudes peuvent donc être dites « transindividuelles », pour reprendre l'expression d'Emmanuel Bourdieu (1997), dans la mesure où leur genèse et leur maintien sont tributaires des structures collectives dans lesquelles évoluent les personnes. D'autres habitudes seraient transmises directement de personne à personne, de façon explicite (ex.: un parent expliquant à son apprenti conducteur la façon dont il doit se comporter face à un feu jaune) ou de façon implicite. Cette dernière possibilité est sans doute l'une des plus largement ignorée en matière de conduite automobile. En effet, bien avant de pouvoir

prendre le volant, nous avons tous entendu parler, de multiples façons, de la conduite automobile et nous avons tous pu observer une grande diversité de pratiques. L'observation visuelle est probablement assez importante car, comme le soulignait Kaufmann (2001), même si cette observation semble gratuite, extérieure à soi, "*quelques regards suffisent cependant pour emmagasiner des images contenant une infinité de normes de comportement, guides potentiels d'une action personnelle*" (p. 194). Autrement dit, sans même en être réellement conscients, nous enregistrons dès l'enfance des façons de penser et de faire susceptibles de modeler nos conduites ultérieures. Les habitudes en matière de conduite automobile origineraient donc non pas seulement de la seule pratique de l'activité, mais aussi de l'observation (au sens d'obéissance volontaire) des pratiques exigées ou souhaitées par les autres *et* de l'observation antérieure (au sens d'entendre et de voir) des pratiques usuellement adoptées par les autres.

Par ailleurs, les travaux de Kaufmann et Lahire incitent à penser que ces différentes « sources d'acquisition » de l'habitude peuvent contribuer à la formation d'un tableau d'ensemble relativement cohérent, comme elles peuvent, au contraire, cohabiter dans ce tableau d'ensemble tout en se contredisant partiellement ou totalement. Un jeune conducteur, par exemple, pourrait ainsi développer toute une série d'habitudes imprégnées à la fois des discours et pratiques de prudence (liés notamment au fait que les jeunes sont surreprésentés dans les accidents) et des discours et pratiques d'émancipation (du type « les jeunes ne doivent pas conduire en pépère »).

Ceci étant posé, force est néanmoins de constater que, autant en psychologie la tendance est à réduire l'habitude à un comportement simple, voire rudimentaire, autant la tendance en sociologie est celle d'en faire un immense « fourre-tout ». Évidemment, toutes les idées avancées dans ces deux disciplines ne sont pas à écarter du revers de la main. Il me semblait cependant nécessaire de clarifier et de départager les choses en relevant, d'abord, ce que *n'était pas*, pour moi, l'habitude.

2.6 L'habitude : ni automatisme, ni disposition

L'habitude n'est pas un automatisme, ni une habileté

On n'a pas jusqu'à maintenant clairement établi quelles sont les tâches ou sous-tâches dans la conduite d'un véhicule sujettes à l'automatisation⁸⁷. En fait, même des tâches reliées au contrôle du véhicule et qui sont généralement reconnues comme des exemples patents de l'automatisation des comportements de conduite ne semblent pas résister à une analyse plus serrée; c'est le cas notamment du maniement du bras de vitesse (*changing gear*) qui, d'après des travaux effectués par Groeger et Clegg (1997), ne répondrait pas à certaines des conditions générales du comportement automatisé⁸⁸. Par ailleurs, il semble manifeste que – malgré toutes les dissensions ou imprécisions que l'on peut évoquer – l'habitude partage néanmoins des caractéristiques de l'automatisme, à savoir notamment la régularité et l'absence de délibération précédant l'action. Comment devrait-on, dès lors, départager automatisme et habitude ? J'étais parvenue à la conclusion qu'il faut, tout d'abord, retirer les habitudes du strict registre des compétences où devraient, d'ailleurs, être essentiellement situés les automatismes.

Probablement en raison de sa récupération par les théoriciens de l'apprentissage, l'habitude est souvent confondue avec la compétence. À mon avis, savoir jouer du piano, danser le tango, manœuvrer son véhicule, rouler à vélo, ne sont pas, en soi, des habitudes. Ce sont des savoir-faire, des habiletés, des aptitudes. Ces compétences sont notamment composées d'une multitude d'automatismes et de semi-automatismes, souvent développés par un processus d'essais-erreurs, et qui font montre essentiellement d'une plus ou moins grande *capacité*⁸⁹ à effectuer une tâche ou une activité particulière. En matière de conduite automobile, cette capacité figurerait principalement aux niveaux

⁸⁷ Sans doute en partie en raison des difficultés que pose l'identification de l'automatisme.

⁸⁸ Selon Summala (2000), les résultats de Groeger et Clegg pourraient être faussés en raison de lacunes au plan méthodologique. Quoi qu'il en soit, ce type de « discussion » montre bien que l'on est encore loin d'avoir réglé la question de l'identification des automatismes liés à la conduite automobile.

⁸⁹ Les plus habiles pouvant faire montre de virtuosité.

des tâches relatives aux opérations de contrôle et de guidage du véhicule. Mais cette seule distinction n'est pas suffisante. Je proposais au terme de ma revue de la littérature qu'il faut départager compétence et habitude en considérant que les habitudes se trouvent essentiellement dans le registre des actions où les individus sont libres (bien que cette liberté puisse être relative) d'agir de telle ou telle façon et qui – surtout – peuvent être modifiées par simple décret, alors que la modification des compétences nécessite dans tous les cas un travail de « désautomatisation ». On peut, par exemple, considérer que les individus ne peuvent exercer qu'un contrôle relatif sur la façon avec laquelle ils parviennent à utiliser leurs miroirs, à négocier un virage à gauche, à interpréter correctement les intentions d'un piéton, etc., notamment parce qu'ils ne sont souvent pas véritablement conscients des multiples rouages de ces savoir-faire. Mais ils peuvent, très clairement, modifier substantiellement – par la seule force de leur volonté – plusieurs de leurs pratiques générales (ex.: port de la ceinture, vitesses de croisière).

Je postulais également que les habitudes reflètent les comportements qui encadrent la pratique usuelle (ex.: rouler régulièrement aux environs de 130 km/h sur autoroute), mais qu'elles ne déterminent pas pour autant totalement cette pratique, l'individu ayant notamment à s'ajuster, *in situ*, aux conditions particulières rencontrées (ex.: un ralentissement causé par des travaux routiers). Je considérais en effet que l'habitude n'est pas une capacité, une dynamique, ou un processus, mais bien une pratique, une façon de faire prise pour acquise. Et en ce sens, il me semblait que l'habitude ne devrait pas être placée au cœur des activités à forte composante psychomotrice (comme on le fait lorsqu'on la considère comme un automatisme), mais bien en périphérie dans la mesure où son rôle principal consiste à « prédécider » de plusieurs des pratiques dites libres (j'y reviendrai dans le prochain chapitre).

L'habitude n'est pas une routine

Bien que je ne l'ai pas spécifiquement mentionné jusqu'à maintenant, le concept d'habitude est également souvent confondu dans la littérature avec celui de routine. Comme en témoignent certains textes (Conein, 1998; Dubuisson, 1998; Reynaud, 1998), la définition du concept de routine est elle aussi sujette à de nombreuses discussions,

aussi je n'entends pas établir ici ce qu'est, précisément, une routine. Il me fallait néanmoins la différencier de l'habitude. Quelques auteurs ont tenté d'établir cette distinction (Clark, 2000; Marttila et Nupponen, 2000; Sutton, 2000). Bien que les particularités respectives attribuées à l'habitude et à la routine diffèrent d'un auteur à l'autre, tous en viennent à la conclusion générale que la routine correspond à une *séquence* de comportements répétée sur une base régulière. Autrement dit, la routine fait pour eux référence à des processus ou mécanismes d'agencement, de séquençement reliant entre elles plusieurs actions particulières; elle « spécifie » ce qu'une personne doit faire, mais surtout dans quel ordre elle doit le faire. La confusion originerait donc du fait que la routine est largement constituée d'habitudes (et d'automatismes). À mes yeux, on peut cependant résoudre le problème en réservant l'usage du terme routine à *l'étude de l'enchaînement* des actions.

L'habitude n'est pas une disposition

Le concept de disposition – s'il est lui aussi « victime » d'une certaine polysémie – présente néanmoins une constante, les différents auteurs cités partageant tous l'idée selon laquelle la disposition est un schème, un principe ayant le pouvoir d'orienter plusieurs des activités quotidiennes de l'individu. Pour bien des raisons (que j'ai déjà relevées), il me semblait préférable de ne pas considérer l'habitude comme un schème, mais bien comme *un comportement* (au sens élargi du terme), une pratique *observable* et pouvant, dans bien des cas, être *liée uniquement à une sphère d'activités particulière*. Bien entendu, les pratiques observables peuvent, parfois, refléter l'existence et le travail d'une disposition spécifique. On pourrait, par exemple, supposer que les comportements de conduite X, Y et Z témoignent plus largement d'une disposition à la prise de risque. Mais comme je l'ai déjà souligné, ce type de considérations ouvre potentiellement la voie à des spéculations sur l'origine des conduites, spéculations qui ne m'apparaissent d'ailleurs pas essentielles à une meilleure compréhension des comportements en matière de conduite automobile. J'étais en fait convaincue que l'examen des habitudes pouvait, à lui seul, s'avérer très riche en enseignements.

CHAPITRE 3

L'HABITUDE COMME NOTION CENTRALE POUR COMPRENDRE LA CONDUITE AUTOMOBILE

La recension des écrits devait me permettre de répondre aux deux questions suivantes : « Qu'est-ce qu'une habitude ? » et, plus spécifiquement encore, « Qu'est-ce qu'une habitude en matière de conduite automobile ? ». Il m'eut en effet été particulièrement difficile de préciser mes objectifs de recherche – de même que les méthodes à employer afin d'atteindre ces objectifs – si je n'avais pas eu au préalable une idée assez claire de l'objet que je me proposais d'investiguer. Le lecteur aura cependant pu constater que les définitions usuelles de l'habitude ne me convenaient guère, et qu'il m'était par le fait même nécessaire de sortir des sentiers battus en développant une conception relativement originale de l'habitude.

Le présent chapitre couvre trois aspects. Dans un premier temps, j'y expose les critères que j'ai retenus afin de définir le plus précisément possible l'habitude. Dans un second temps, j'y présente un schéma des comportements de conduite que j'ai élaboré en vue de situer l'habitude, et de la distinguer des autres dimensions qui composent la conduite automobile. Le chapitre se conclut par la présentation des objectifs et des questions de recherche.

Ce chapitre, je le souligne, fait état des idées à partir desquelles a été élaborée mon investigation. Si je m'y exprime à l'imparfait, c'est que j'étais bien consciente que ma recherche terrain pourrait m'amener à revoir ou à nuancer certaines des idées exposées.

3.1 Les éléments de définition de l'habitude à l'origine de ma recherche

De toute évidence, les chercheurs ont beaucoup de mal à situer l'habitude dans l'activité humaine. Comme le rappelaient Ronis et al. (1989), l'un des exemples de comportement habituel donné couramment dans la littérature est celui qui consiste à conduire pour aller et revenir du travail. Or, cette activité est bien trop complexe pour que l'on puisse sérieusement considérer qu'elle est constituée d'un seul et unique comportement. Par ailleurs, si plusieurs reconnaissent que la plupart des comportements ne sont ni le pur résultat d'une détermination interne (d'un automatisme, d'un trait de personnalité, etc.), ni le pur résultat d'une volonté clairement posée, force est de constater que l'on admet seulement par là que l'individu agissant oscille d'un pôle à l'autre (soit principalement la détermination, soit principalement la raison) et que l'habitude se situe, quelque part, sur ce continuum. Un peu à l'instar des sociologues, je croyais plutôt que l'habitude possède ses caractéristiques propres et qu'elle devrait, de ce fait, être envisagée en tant que « 3^e dimension ». Plus spécifiquement, je postulais que l'on est en présence d'une habitude lorsqu'on constate qu'une personne se comporte régulièrement d'une façon particulière, sans y réfléchir au préalable, et en ne jugeant et justifiant son comportement qu'après coup. Deux dimensions principales caractérisent donc la conceptualisation de l'habitude que je proposais préalablement à la réalisation de ma recherche terrain :

- 1) L'habitude correspond d'abord et avant tout à un faire⁹⁰. On ne peut par conséquent traiter d'habitude sans référer directement à une pratique ou à un comportement particulier. L'habitude est la façon usuelle d'agir adoptée par un individu dans un contexte donné.

⁹⁰ Et non à un processus ou à un mécanisme déterminant (cf. théorie de l'automatisme) ou transcendant (cf. théorie de la disposition) ce faire.

2) L'habitude n'est pas exempte de toute composante réflexive. Elle implique, nécessairement, une part de cognition puisque sans cette cognition, la pratique ne pourrait être qualifiée d'habitude. Toutefois, la cognition en jeu ici est de nature inquestionnée, plutôt qu'inconsciente. Je considérais en effet que l'habitude n'est pas une connaissance procédurale, un schéma automatisé, un schème opératoire incorporé, bref une quelconque forme de savoir-faire obscur à la conscience lucide⁹¹. L'habitude est plutôt un comportement pris pour acquis (*taken for granted*), évident, allant de soi, et qui, de ce fait, ne nécessite pas de véritable réflexion avant d'être exécuté (on ne se pose pas, du moins, la question à savoir si l'on devrait agir de telle façon plutôt que de telle autre).

Ces prémisses étant posées, sept dimensions particulières nécessitent d'être précisées.

Premièrement, soutenir que l'habitude ne requiert pas de véritable réflexion avant d'être exécutée ne signifie pas que l'individu agit alors sans raison. Il est en réalité très rare que les individus agissent sans but ou intention particulière. Mais ce but ou cette intention ne sont pas nécessairement directement liés à l'action en cours. L'intention de départ peut être simplement de se rendre au travail (ce qui implique, notamment, de prendre le volant, d'emprunter telle ou telle route, etc.). Cette intention générale peut au surplus être entrecoupée sur le terrain par toute une série d'autres intentions (ex.: arrêter au dépanneur pour acheter le journal, être courtois envers un piéton en lui cédant le passage, réduire la vitesse à 50 km/h). En fait, comme le soulignaient Vallacher et Wegner (1987), si une personne ne semble pas savoir ce qu'elle fait – si elle semble agir *mindlessly* – c'est très souvent parce que l'observateur considère différemment l'action qui est réalisée. Pour autant, cela ne signifie pas que je croyais qu'il faut chercher à lier l'habitude à une « véritable » intention qui en serait la cause, puisque je serais alors retombée dans les pièges et les limites des modèles prédictifs des comportements, et

⁹¹ Je ne nie pas ici l'existence d'une telle forme de savoir-faire; je rejette simplement l'idée selon laquelle l'habitude y correspondrait.

notamment dans ceux des modèles attitudinaux⁹². Il s'agit plutôt de souligner que – sans connaissance de l'organisation phénoménologique de l'action de l'individu – il peut s'avérer difficile pour un observateur de déterminer si la personne poursuit un but particulier (ex.: choisir de circuler, à ce moment précis, à 70 km/h) ou si, au contraire, elle réalise quelque chose de complètement différent (ex.: planifier le repas du soir). En somme, dire d'un comportement qu'il est habituel ne signifiait pas pour moi que son exécution est toujours et totalement dénuée d'intentions, de décisions, de pensées (et, a fortiori, de conscience) en lien – ou non – avec ce qui est réalisé. La seule chose qui devait nécessairement être absente lors de la mise en acte d'une habitude c'est le processus de délibération – faire ceci plutôt que cela ? – relatif au choix de l'action à accomplir. Il faut en outre préciser que je fais référence ici à la réflexion portant sur la *pertinence générale* de la pratique, et non sur sa convenance *in situ*. Par exemple, l'individu qui a pour habitude de franchir des feux « jaunes foncés » doit nécessairement décider, sur le terrain, s'il a le temps de traverser l'intersection ou non. La question à savoir s'il est correct (utile, etc.), ou non, de passer sur les feux « jaunes foncés » ne devait cependant plus être de celles qui doivent être mises « à l'ordre du jour ».

Deuxièmement, dire de l'habitude qu'elle est un comportement pris pour acquis ne signifie pas que l'habitude est par le fait même exempte de toute signification ou de toute composante évaluative. Je considérais qu'un individu appelé à commenter l'une de ses habitudes peut témoigner, essentiellement, d'un sentiment d'indifférence (*j'agis comme cela..., point à la ligne !*). Mais, comme le soulignait Lahire (2002) à propos des dispositions, d'autres de ses habitudes pourraient plutôt être accompagnées d'un sentiment d'appétence (*c'est plus fort que moi..., et c'est très bien comme ça !*), ou, à l'inverse, d'un sentiment de rejet, de culpabilité, voire de dégoût (*je ne devrais pas..., mais c'est plus fort que moi !*). En somme, je postulais que l'habitude n'a pas nécessairement à être enregistrée comme cadre *inquestionnable* de l'action future, pour reprendre les termes de Kaufmann (2001). L'habitude peut notamment être empreinte de

⁹² Modèles qui, aux dires de certains, laissent d'ailleurs ouverte la question de savoir comment l'intention, une fois formée, parvient à faire bouger le corps (Bagozzi, 1992; Greve, 2001).

doute, d'hésitation quant à son bien-fondé. Mais je postulais également que ces phases d'interrogation ne sont, en principe, que fugaces; lorsque vient le moment d'agir, la façon de faire usuelle, l'habitude, doit normalement prendre le dessus.

Troisièmement, je présupposais qu'on ne peut parler d'habitude dans le cas de comportements exceptionnels. Une habitude doit, nécessairement, être révélée par récurrence, répétition relative. Mais il ne s'avérait pas essentiel de déterminer une fréquence d'occurrence puisque le critère déterminant – celui qui fait entrer le comportement dans le registre des habitudes – se trouve ici dans l'implantation du caractère « d'évidence » de la pratique.

Quatrièmement, je considérais que l'habitude se constitue dans la durée. Autrement dit, qu'elle ne se « contracte » pas spontanément, qu'elle ne se forme pas du jour au lendemain, et en ce sens qu'elle est nécessairement acquise. Mais je croyais également que le processus de formation (en termes de répétition, de sources d'acquisition ou « d'inspiration », etc.) d'une même habitude peut, selon les personnes, emprunter de multiples voies. Plus spécifiquement, je supposais que l'habitude peut parfois originer d'une décision rationnelle, prise dans le passé, et qui a possiblement été oubliée depuis. Une telle cogitation ne m'apparaissait cependant pas toujours essentielle au développement d'une habitude. La pratique peut s'être imposée d'elle-même car elle semblait indiscutable ou très nettement souhaitable. Elle peut également s'être immiscée sans même que l'individu en ait eu véritablement conscience (*je constate que je fais toujours cela, mais sans trop savoir pourquoi*). Je postulais donc que chaque habitude est susceptible d'avoir une histoire particulière, que seul un retour sur le passé de l'individu peut contribuer à révéler. Cela ne signifie pas que je présumais que les individus savent tous clairement d'où originent leur habitudes, qu'ils en connaissent les fondements réels – d'autant que les habitudes peuvent se transformer au fil du temps, voire disparaître totalement – mais bien qu'on ne peut pas, à mon sens, approfondir notre compréhension des habitudes spécifiques des individus sans un examen minimal de leur évolution.

Cinquièmement, je postulais que les habitudes sont ancrées dans la pratique des individus et qu'elles ne peuvent, par conséquent, être modifiées très aisément. Toutefois, comme je l'ai déjà signalé, je ne considérais pas pour autant que les habitudes sont rigides, invariantes et hors du contrôle de l'individu puisque je les situais, justement, dans le registre des actions qui peuvent être modifiées par « décret ». J'en suis en fait venue à distinguer plus précisément deux caractéristiques de l'habitude, à savoir sa malléabilité et sa transformabilité. L'habitude est d'abord malléable parce qu'elle peut être « mise de côté » en raison des circonstances particulières rencontrées. L'imprévu, la nouveauté, la modification du cadre usuel de l'action peuvent faire en sorte qu'une modification – temporaire – de la pratique courante soit nécessaire. En ce sens, l'habitude n'est pas un impératif absolu mais bien une tendance. L'habitude est ensuite transformable puisqu'elle peut disparaître ou être modifiée (plus ou moins substantiellement) de façon permanente. Je supposais de surcroît que certaines habitudes sont susceptibles de disparaître – ou d'être modifiées – simplement en raison d'un changement significatif dans les conditions de la pratique (ex.: acquisition d'une nouvelle voiture, déménagement), alors que d'autres ne sont susceptibles d'être annihilées ou changées que si l'individu se plie, par un effort volontaire, aux « influences » du milieu (provenant de l'entourage, mais aussi des médias, des institutions, etc.).

Sixièmement, je considérais que les habitudes sont inévitablement ancrées dans des contextes. La seule pratique générale (ex.: la vitesse de croisière) n'est donc pas suffisante pour délimiter une habitude puisqu'à cette même pratique peuvent être associées plusieurs habitudes spécifiques (ex.: des vitesses de croisière différentes selon les types de route, selon la saison, selon qu'il y a ou non présence d'enfant(s) dans le véhicule). Si l'on ne peut, ainsi, envisager étudier les habitudes de conduite sans tenir compte de cette dimension, il me semblait cependant impossible d'identifier, a priori, l'ensemble des caractéristiques contextuelles susceptibles d'être déterminantes dans la dynamique des habitudes notamment, pour reprendre les termes de Lahire (2002), parce que *“la liste des propriétés pertinentes d'un contexte est virtuellement infinie (e. g. contexte globalement caractérisable par la qualificatif de « familial » mais durant des périodes de vacances, avec présence du conjoint, mais en l'absence des enfants, [etc.])”*

(p. 413). L'identification des propriétés contextuelles s'avérant pertinentes en regard de telle ou telle habitude m'apparaissait en fait largement tributaire du témoignage des individus concernés. Il me semblait néanmoins possible de spécifier, à ce stade, que les habitudes de conduite sont susceptibles de s'inscrire dans deux types généraux de contexte, à savoir le contexte routier – qui renvoie aux conditions générales de circulation et à ce qui survient, en situation réelle, sur la route et dans le véhicule⁹³ – et le contexte plus personnel qui intègre les diverses circonstances, opportunités et contraintes avec lesquelles l'individu doit composer dans sa vie quotidienne.

Septièmement, je proposais que l'ensemble des habitudes de conduite d'un individu forme son répertoire individuel d'habitudes en matière de conduite automobile. L'emploi du terme répertoire, suggéré par Lahire (1998), visait à me distancier de la théorie de Kaufmann chez qui le patrimoine représente un bloc (l'individu est l'ensemble de son patrimoine d'habitudes) en constante mouvance. De fait, le mot répertoire renvoie plus spontanément à l'idée de compartiments distincts (habitudes en matière de conduite automobile, en matière d'alimentation, etc.) – pouvant, parfois, être mis en relation⁹⁴ – et dont le contenu est doté d'une certaine pérennité (les habitudes ne changent pas constamment). Le terme répertoire donne également plus facilement à penser que les habitudes en matière de conduite automobile peuvent se scinder au plan vertical en sous-répertoires distincts (pratiques en matière de vitesse, de port de la ceinture de sécurité, de passage aux feux de circulation, etc.), lesquels sous-répertoires peuvent à leur tour être composés d'habitudes spécifiques (la vitesse usuellement pratiquée sur autoroute, en milieu urbain, etc.).

⁹³ On a souvent tendance dans la recherche à considérer les comportements comme le fait d'individus isolés interagissant principalement avec les conditions physiques de la route ou avec leur véhicule (Risser, 1990). La dynamique sociale est pourtant toute aussi déterminante et il faut par conséquent ne pas omettre d'inclure dans le contexte routier les interactions avec les autres usagers de la route (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.), de même qu'avec les passagers.

⁹⁴ On peut, par exemple, faire l'hypothèse que certaines habitudes en matière de conduite automobile puissent être associées à certaines habitudes ayant trait au travail de l'individu.

Par ailleurs, si je croyais, comme le soulignait notamment Kaufmann (2001), que les habitudes sont massivement imprégnées de pensées et de modèles sociaux, le répertoire d'habitudes en matière de conduite automobile, lui, s'avérait à mes yeux inévitablement individuel dans la mesure où l'on peut difficilement concevoir que deux individus aient exactement toutes les mêmes habitudes de conduite. De plus, je considérais que le répertoire individuel n'est pas inéluctablement incarné en un système unifié d'habitudes. Des habitudes dites sécuritaires peuvent cohabiter avec d'autres dites à risque, des habitudes très efficaces peuvent côtoyer des habitudes très contraignantes, et ainsi de suite. Il ne devait donc être question d'associer l'idée de répertoire d'habitudes à celle, beaucoup plus réductrice, de profil de conduite. D'ailleurs, si certains comportements peuvent assez facilement être catégorisés comme de mauvaises habitudes (ex.: zigzaguer constamment dans le trafic à haute vitesse), bien d'autres ne s'avèrent problématiques que dans certaines circonstances particulières. On ne peut donc aisément décréter qu'une habitude est – en soi – parfaitement bonne ou mauvaise. Et dans ce contexte, chercher à distinguer des sous-groupes de conducteurs sur la base de leurs bonnes ou, à l'inverse, de leurs mauvaises habitudes se serait avéré une entreprise pour le moins discutable. En fait, dans ma perspective, le répertoire d'habitudes ne devait pas servir à rendre compte d'une caractéristique individuelle; il devait plutôt refléter la diversité et la complexité d'un large pan des comportements de conduite de l'individu.

Toutes ces considérations entraînent deux conséquences principales dans l'étude des habitudes :

- 1) Définir l'habitude comme un comportement pris pour acquis a nécessairement pour conséquence de conférer à l'habitude un caractère hautement « phénoménologique ». Un observateur ne peut, extérieurement, juger de la présence – ou de l'absence – d'une habitude chez un individu particulier.
- 2) Les habitudes couvrent une partie des pratiques en matière de conduite automobile, mais elles ne rendent pas bien compte, à elles seules, de la diversité des comportements et de la dynamique en jeu. De toute évidence, la seule recension des habitudes – ou des sous-répertoires d'habitudes – ne s'avère pas suffisante pour bien (ou mieux) comprendre la problématique générale des comportements de conduite.

3.2 La place qu’occupe l’habitude dans la diversité des activités reliées à la conduite d’un véhicule automobile

Comme je l’ai déjà mentionné, les modèles classiques scindent la conduite automobile en trois sous-composantes : 1) le contrôle du véhicule, 2) le guidage dans les situations de circulation, et 3) l’organisation et le suivi du déplacement (cf. p. 44-45). On conceptualise la conduite automobile dans ces modèles essentiellement comme un processus adaptatif, où le conducteur doit constamment « analyser » les données de l’environnement et y répondre par des automatismes et des décisions appropriées. Au milieu des années 90, Hatakka et son équipe ont ajouté un quatrième niveau – qu’ils ont appelé « *goals for life and skills for living* » – afin d’intégrer les dimensions motivationnelles de la conduite et de relier les comportements de conduite aux autres aspects de la vie quotidienne des individus (Hatakka et al., 1999 et 2002; Laapotti et al., 2001). Hatakka et al. n’incluent cependant dans ce quatrième niveau que deux composantes principales, à savoir : 1) l’importance de la voiture et de la conduite pour l’individu, et 2) sa capacité à s’auto-contrôler (au plan émotionnel, notamment). Lefebvre (2001), reprenant cette classification, appela plutôt le quatrième stade le « niveau méta de gestion et de régulation du risque », niveau

“qui comprend l’évaluation concernant l’exposition et la prise de risque, la prise de conscience de son propre fonctionnement psychologique, de l’investissement éventuel de la voiture et de la conduite, le contrôle de soi et le contrôle des influences externes (image de la voiture, publicité, norme de groupe)” (p. 27).

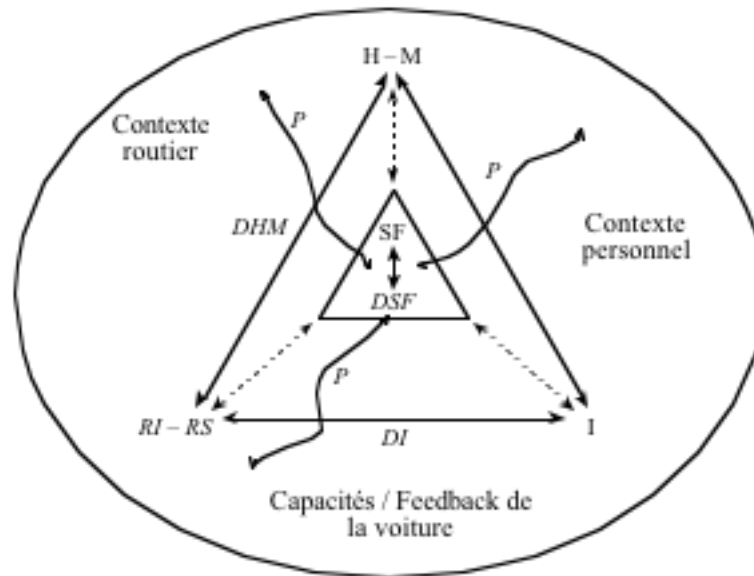
En réalité, ces nouveaux modèles ne font que greffer (aux modèles issus des théories du traitement de l’information) les postulats – et les problèmes ! – du second grand courant de recherche où l’on envisage le conducteur en tant « qu’agrégat (*bundle*) de motivations » (Brown dans Lonero et Clinton, 1998)⁹⁵. C’est ainsi que l’on prétendra

⁹⁵ On peut en outre souligner que ce quatrième niveau ne décrit pas des comportements de conduite, à l’encontre des trois premiers. En fait, les buts ou les motivations nous informent principalement sur le contexte de la conduite. Ils encadrent la pratique mais ne correspondent pas, à proprement parler, à des activités inhérentes à la conduite automobile.

qu'un individu qui, par exemple, dépasse régulièrement les limitations de vitesse éprouve une difficulté dans la gestion du quatrième niveau de la tâche, partant du fait que l'on considère qu'il agit de la sorte : 1) soit parce que ses motivations – par méconnaissance ou déni des dangers – ne sont pas en concordance avec les critères de la conduite sécuritaire, ou 2) soit parce qu'il ne parvient pas à contrôler sa volonté de conduire rapidement (Laapotti et al., 2001). En somme, ces modèles plus contemporains n'ajoutent rien de véritablement nouveau dans la conceptualisation des comportements de conduite automobile.

Le schéma que je proposais (voir page suivante) avant d'entreprendre ma recherche terrain s'inspirait en fait du carré dialectique élaboré par Kaufmann. Je n'avais pas la prétention de croire que ce schéma s'avère parfaitement complet et cohérent. Il faut en fait le considérer comme un « outil de sensibilisation » (Giddens, 1987), développé en vue de mieux cerner mon objet d'étude en situant, notamment, les habitudes dans la constellation des activités intrinsèques à la conduite automobile.

Figure 2 : La dynamique individuelle des pratiques en matière de conduite automobile



SF représente les Savoir-Faire;

DSF représente les Décisions ponctuelles nécessaires à l'ajustement des Savoir-Faire en situation réelle;

H – M représente le répertoire individuel d'Habitudes et les Modèles de comportements;

I représente les comportements Inhabituels;

RI – RS représente la Réflexivité Individuelle et la Réflexivité Sociale;

P représente les autres formes de pensées (que la réflexivité individuelle et sociale);

DI représente les Décisions relatives à l'adoption de comportements Inhabituels;

DHM représente les Décisions relatives à la modification des Habitudes.

Je n'exposerai pas en détails le contenu de ce schéma puisque certaines dimensions – notamment en ce qui a trait à la définition de l'habitude – ont déjà été abordées dans la section précédente. Mais je dois aussi reconnaître que plusieurs éléments restaient encore à définir; j'espère d'ailleurs que ma recherche me permettra d'étoffer et de clarifier ce schéma. Les commentaires présentés ci-dessous visent donc essentiellement à apporter les précisions nécessaires afin de situer et de distinguer – de manière générale – les différentes composantes du schéma.

Les Savoir-Faire (SF)

Dans le schéma que je proposais, les savoir-faire correspondent aux trois premières composantes des modèles hiérarchiques, à savoir le contrôle du véhicule, le guidage dans les situations de circulation, de même que le suivi du déplacement. À mon sens, ces savoir-faire se doivent impérativement d'être placés au cœur de l'activité puisqu'ils témoignent des capacités de l'individu à faire face aux différentes situations de conduite, de ses capacités à interagir avec les autres usagers de la route, bref de son aptitude à accomplir les différentes tâches à la base de la conduite automobile.

Le répertoire individuel d'Habitudes et les Modèles de comportement (H – M)

Le répertoire individuel d'Habitudes inclut l'ensemble des comportements de conduite « libres » et pris pour acquis par l'individu. À souligner que dans certains cas, l'éventail des variations possibles s'avère inévitablement restreint (ex.: boucler, ou non, sa ceinture de sécurité, prendre le chemin X, Y ou Z pour se rendre au travail), alors que dans d'autres cas, les variations peuvent être beaucoup plus importantes (ex.: les vitesses de croisière).

Les modèles de comportements (M) incluent les habitudes ayant des ramifications, explicites, dans la sphère sociale. Les modèles de comportements s'apparentent en fait au pôle S du modèle de Kaufmann mais je n'en ai pas fait un axe distinct puisque de toute façon, il s'agit dans les deux cas d'habitudes.

Les comportements Inhabituels (I)

Je proposais dans ce modèle que les comportements inhabituels sont, tout comme les habitudes, des comportements « libres » mais qu'ils s'en distinguent du fait qu'ils ne sont pas pris pour acquis. Autrement dit, je considérais que les comportements inhabituels doivent être précédés d'une certaine réflexion (ex.: *Ai-je trop bu pour prendre le volant ?*), indiquant par là que l'évidence de la pratique n'est pas constituée ou qu'elle n'est pas encore stabilisée. Contrairement à l'habitude, le questionnement ne

doit donc pas y être fugace et doit appeler *plus fortement* la prise de décision⁹⁶ (*Que devrais-je faire ?*). Je supposais par ailleurs que le descriptif des comportements inhabituels est susceptible d'indiquer, dans certains cas, le seuil acceptable ou critique de la pratique (ex.: *Ordinairement, je circule aux environs de 60 km/h dans ce contexte particulier mais il m'est déjà arrivé, dans la circonstance X ou pour la raison Y, d'atteindre 90 km/h*). Les comportements inhabituels présentent donc aussi l'intérêt de délimiter – en partie du moins – l'univers des comportements possibles pour l'individu.

En somme – et pour reprendre une terminologie déjà existante dans la littérature en sécurité routière – les dimensions I et H – M de mon modèle correspondent au style de conduite de l'individu en ce sens qu'elles témoignent de ce que l'individu a choisi de faire – plus ou moins explicitement – et non de ce qu'il est capable de faire (cf. le pôle SF).

Les décisions (DSF, DI et DHM)

Les modèles classiques incluent les processus décisionnels dans les trois premiers niveaux de la pratique (contrôle, guidage, gestion du déplacement). J'avais pour ma part choisi de séparer comportements (SF, H-M, I) et décisions (DSF, DI, DHM) afin de pouvoir mieux distinguer cinq types distincts de décisions susceptibles d'entrer en jeu dans la conduite automobile.

L'item DSF inclut trois types de décisions :

- 1) les décisions très ponctuelles (et hautement intuitives) nécessaires au contrôle et aux tâches élémentaires de guidage du véhicule (ex.: « décider » d'appliquer les freins, « décider » si l'on dispose du temps nécessaire pour effectuer un virage à gauche sur feu vert);

⁹⁶ La « mise en œuvre » de l'habitude n'étant pas considérée comme étant totalement exempte de décisions.

- 2) les décisions très ponctuelles (et souvent très intuitives) nécessaires pour s'ajuster aux situations de conduite (ex.: décider de ralentir en raison d'une forte averse de pluie ou d'accélérer pour ne pas être en retard à un rendez-vous);
- 3) les décisions relatives au choix de la direction à prendre pour arriver à destination.

L'item DI correspond aux décisions relatives à l'adoption de tel ou tel comportement inhabituel (ex.: décider de conduire lentement et de faire « religieusement » ses arrêts parce que l'on pense avoir un peu trop bu).

L'item DHM, présumé peu fréquent, inclut pour sa part les décisions relatives à la modification – durable – d'une ou de plusieurs habitude(s).

La réflexivité individuelle et sociale (RI – RS)

Par réflexivité, j'entends l'argumentaire dont l'individu se sert pour qualifier, commenter, ou justifier ses actions. Il s'agit donc, plus généralement, du système de représentations, d'attitudes et de croyances de l'individu en lien avec ses agissements en tant que conducteur.

Les autres formes de pensées (P)

Pour que mon schéma soit complet, je ne pouvais passer sous silence la question des autres formes de pensées. De fait, les pensées des conducteurs ne concernent pas que la prise de décision et la réflexivité liée à la pratique. En situation réelle, toute une série d'autres pensées sont susceptibles de surgir et de s'exprimer intérieurement (en pensée privée) ou extérieurement (à voix haute ou dans le cadre d'une conversation avec un ou des passager(s)) : apercevoir un nouveau panneau de signalisation et se questionner sur sa signification, commenter le comportement d'un autre conducteur ou la tenue vestimentaire d'un piéton, rêver de sa prochaine voiture ou de ses prochaines vacances, travailler à la résolution d'un problème intellectuel, se remémorer une dispute survenue la veille avec son fils, etc.

Les dynamiques du schéma

Mon schéma comporte deux dynamiques distinctes. Tout d'abord, j'y considérais que les différentes activités de conduite automobile sont modulées par le contexte routier et le contexte de vie particulier à l'individu, de même que par le véhicule qu'il conduit⁹⁷. Je présumais donc, en premier lieu, que les comportements sont le produit de l'interaction entre des éléments internes (savoir-faire, habitudes, etc.) et externes (les différents éléments de la situation) à l'individu. Mais j'y postulais de surcroît que les comportements sont également le produit de l'interaction entre les différentes dimensions internes à l'individu. De fait, il me semblait que ces différentes dimensions sont susceptibles de « s'entre alimenter ». Les compétences d'un individu, par exemple, l'informent sur ce qu'il est capable de faire et peuvent ainsi contribuer à façonner et à solidifier (ou, à l'inverse, à affaiblir) ses habitudes, ses croyances, etc. Autrement dit, l'individu conducteur ne se définit pas par l'une **ou** l'autre des dimensions de mon schéma. Je considérais, pour reprendre les termes de Kaufmann, que l'individu est l'ensemble du triangle.

Il faut en outre ajouter que plusieurs comportements m'apparaissaient susceptibles de se situer dans l'une ou l'autre des trois grandes catégories de comportements (savoir-faire, habitudes et comportements inhabituels). Par exemple, le fait de boucler sa ceinture de sécurité peut être envisagé sous l'angle des automatismes ou des semi-automatismes – et donc des savoir-faire – si l'analyste choisit tout particulièrement d'observer comment ce geste est exécuté en temps réel. Mais le port de la ceinture de sécurité peut aussi être situé dans l'ordre des comportements inhabituels si l'analyste constate que la pratique

⁹⁷ Le véhicule est en effet susceptible de moduler la conduite en fonction de ses caractéristiques mécaniques et de ses équipements (ex. : vitesse de pointe, freins ABS, régulateur de vitesse, détecteur de radar), de même qu'en fonction de facteurs plus ponctuels (les informations délivrées au conducteur par le comportement routier de la voiture (ex. : une réduction de l'adhérence à la chaussée), les situations reliées au véhicule et commandant un ajustement à plus ou moins court terme de la conduite (défectuosité mécanique, non familiarité avec le véhicule (parce qu'il est nouveau, prêté ou loué), etc.).

n'est pas encore stabilisée, ou dans l'ordre des habitudes s'il observe, au contraire, qu'il n'y a pas ou plus de remise en question à ce chapitre. En d'autres termes, il faut bien comprendre que les dimensions du triangle ne sont pas forcément exclusives – une habitude particulière, par exemple, doit nécessairement être constituée d'une part de savoir-faire⁹⁸ – ni nécessairement fixées une fois pour toute (une pratique particulière pouvant très bien passer de l'une à l'autre de ces dimensions en raison de la perspective d'analyse retenue, ou de l'évolution des comportements de conduite de l'individu).

Ce schéma, je le rappelle, n'est qu'un outil de travail qui devait m'aider à mieux cerner encore mon objet d'étude. On peut y trouver de nombreux défauts. Ce schéma a néanmoins le mérite de démontrer assez clairement que l'on ne devrait pas entreprendre l'étude des habitudes en faisant *totalem*ent abstraction des autres dimensions de la conduite automobile puisqu'elles sont susceptibles de s'influencer mutuellement. Je ne pouvais cependant non plus envisager examiner simultanément et en détails l'ensemble de ces dimensions. En outre, il aurait été bien illusoire de ma part de croire que j'étais à même, dans une seule étude, d'examiner en profondeur tous les caractères que j'avais initialement attribués à l'habitude et dont j'ai fait état dans la section précédente. Des choix étaient nécessaires, et inévitables.

⁹⁸ En fait, je postulais que *toutes* les habitudes sont constituées d'une part de savoir-faire mais que l'inverse n'est pas vrai puisque, comme je l'ai déjà mentionné, certains savoir-faire (ex.: contrôle de la trajectoire du véhicule) peuvent difficilement entrer dans la sphère des pratiques dites libres. À ce stade de ma recherche, il me semblait cependant quasi impossible d'identifier les savoir-faire qui auraient pu être qualifiés de « stricts » puisque la ligne de démarcation entre habitude et savoir-faire m'apparaissait dans certains cas très flottante (ex.: selon les critères que je proposais, la façon avec laquelle l'individu tient son volant peut être envisagée en tant qu'habitude. J'étais cependant consciente que cette « activité » est davantage vécue et exécutée en tant qu'automatisme).

3.3 Les objectifs poursuivis et les questions de recherche

3.3.1 Objectifs généraux

Selon Horn (1999), l'absence de base théorique solide est l'un des principaux problèmes qui subsistent dans la recherche en sécurité routière. J'ai tout d'abord tenté de répondre à cette critique (en partie et au mieux de mes capacités !) en travaillant longuement à la définition du concept d'habitude, de même qu'à sa « localisation » dans l'univers des comportements de conduite. Dans la mesure où mon développement théorique s'avère en bonne partie inédit, il va toutefois sans dire que ma recherche terrain ne pouvait être que de nature exploratoire. D'ailleurs, les précisions que j'ai apportées relativement à l'habitude et aux comportements de conduite ne devaient pas laisser croire au lecteur que ma démarche était dorénavant fermée. En fait, ces réflexions théoriques visaient, comme l'exprime si bien Paillé (1996), « à amener des phénomènes à une compréhension nouvelle » (p. 184), mais la pertinence et la justesse de ces réflexions restaient entièrement à valider par la mise à l'épreuve des données du terrain.

La définition de l'habitude à laquelle j'étais parvenue exigeait l'adoption d'une approche inductive ayant comme point de départ le compte-rendu que les conducteurs peuvent faire de leurs diverses pratiques en matière de conduite automobile. Cependant, comme je l'ai déjà signalé, je ne pouvais examiner en détails toutes les dimensions abordées dans mon développement théorique. J'ai choisi de mettre l'accent sur les deux aspects qui m'intéressaient le plus, à savoir la transformabilité des habitudes, et la transmission des habitudes à l'intérieur des familles.

La transformabilité des habitudes

La modification des comportements de conduite est l'une des pierres angulaires de l'intervention en matière de sécurité routière. Plusieurs tactiques peuvent être déployées pour « redresser » le comportement des conducteurs jugés fautifs : accroître le contrôle policier, modifier la réglementation, créer des aménagements routiers plus contraignants

(ex.: dos d'âne, effets de porte, carrefours giratoires), instaurer des programmes de perfectionnement ou de réhabilitation, etc. Le faible étalement de certaines de ces mesures et leurs coûts parfois prohibitifs en regard des bénéfices obtenus font cependant en sorte que l'on table pour beaucoup sur les mesures dites de masse, et notamment sur les campagnes d'information et de sensibilisation⁹⁹. Entre autres difficultés, les campagnes de sécurité routière se butent au problème de l'identification des stratégies communicationnelles aptes à « ouvrir les yeux » des conducteurs et à les convaincre de modifier leurs pratiques : *“Quel autre système de référence que la loi pouvons-nous imaginer, qui soit indépendant du niveau de risque perçu, pour persuader les individus de respecter les règles de sécurité ?”* (Barjonet et Jacob, 1998; p. 54). Une partie du problème réside probablement dans le fait que l'on tente d'imposer aux conducteurs une définition de ce que devrait être le comportement normal et sécuritaire de conduite, alors que ces conducteurs ont, dans la pratique, l'opportunité d'expérimenter de toutes autres dimensions de la conduite normale et adéquate. Ils constatent que leurs excès de vitesse ne tuent pas, que l'alcool au volant ne se traduit pas inévitablement par un accident, etc., tout comme ils observent que la transgression des règlements n'est souvent pas « anormale » puisqu'elle est le fait d'une bonne proportion de la population des conducteurs¹⁰⁰. À cela s'ajoute le fait que leurs comportements de conduite – parce qu'ils peuvent varier en fonction des différents contextes – n'ont pas la rigidité des comportements cibles dont ont fait la promotion (ex.: il faut *toujours* conduire aux environs de 50 km/h lorsqu'on circule en agglomération). Comment, dès lors, peut-on escompter sensibiliser les conducteurs à la conduite insécuritaire lorsque l'information délivrée entre en conflit avec leurs propres expériences ? Comment les convaincre de changer de comportements s'ils ne perçoivent aucun problème – ou à tout le moins aucun problème majeur – dans leurs façons de faire actuelles ? Les habitudes, à cet égard, posent un défi supplémentaire. En effet, le caractère « pris pour acquis » que

⁹⁹ Sujet qui, faut-il le préciser, m'interpelle tout particulièrement en raison de ma formation (bacc. et maîtrise en communication publique) et des emplois de professionnelle de recherche et de chargée de cours que j'ai occupés au sein du Département d'information et de communication de l'Université Laval.

¹⁰⁰ À ce chapitre, voir Renouard (2000).

j'attribuais à l'habitude signifie notamment que, dans certains cas, les individus ne se figurent même pas qu'il soit possible qu'ils agissent autrement (ex.: cesser dorénavant de boucler sa ceinture de sécurité)¹⁰¹. Je présumais bien que certaines habitudes peuvent être davantage fragilisées – le conducteur sait ou pense qu'il ne devrait peut-être pas agir de la sorte –, mais, même dans ce cas, le doute peut ne pas s'avérer suffisant en soi pour provoquer un réel désir – et un réel effort – de changement.

En somme, la question qui se posait était celle de savoir quels sont les leviers susceptibles de provoquer un véritable changement de l'habitude¹⁰². La transformation des habitudes répond-elle principalement à des changements dans les contextes et conditions de la pratique (changement de milieu de vie, acquisition d'une voiture plus performante, etc.) ? Répond-elle à des arguments plus cognitifs, plus « raisonnés » ? Et si oui, de quelle(s) nature(s) sont ces arguments ? Appellent-ils un recadrage important de la réflexivité ?

Le premier objectif général que je poursuivais consistait donc à examiner en profondeur quelques sous-répertoires d'habitudes relativement à leur étendue – c'est-à-dire en cernant les habitudes spécifiques qui répondent aux variations de contexte et en les distinguant des comportements inhabituels –, au degré d'enracinement de ses habitudes spécifiques – l'individu envisage-t-il facilement la possibilité d'agir autrement ? – de même qu'à leur possible transformation – (le cas échéant) en raison de quoi certaines habitudes ont-elles déjà été transformées ? Quelles conditions ou quelles raisons pourraient parvenir à enclencher la transformation des habitudes actuelles ?–.

¹⁰¹ En regard de la sécurité routière, cet exemple particulier n'apparaît pas problématique puisqu'il s'agit là d'un comportement souhaité. Il y a cependant lieu de croire que des comportements « indésirés » puissent entrer dans cette catégorie.

¹⁰² À souligner que je traite ici de la transformation des habitudes et non de leurs variations en fonction des contextes.

La transmission des habitudes

Plusieurs chercheurs se sont penchés sur la problématique générale de l'apprentissage de la conduite automobile et les travaux se font actuellement relativement nombreux en raison notamment de la popularité croissante – partout dans le monde – des programmes d'accès graduel à la conduite¹⁰³. Mon intérêt pour la question de la transmission des habitudes s'explique d'ailleurs en partie du fait que j'avais justement contribué à la réalisation d'une étude portant sur l'apprentissage de la conduite automobile, tel qu'observé chez des jeunes à la suite de l'implantation du programme d'accès graduel québécois (Paquette, 2003). Ce qui s'avère étonnant, c'est que dans la vaste majorité des écrits on semble considérer que les attitudes et les connaissances liées à la conduite automobile ne commencent véritablement à se former qu'à partir du moment où l'individu se retrouve au volant d'un véhicule (très souvent donc, lors de l'obtention du premier permis de conduire). Le développement des aptitudes requiert bien entendu une forme d'entraînement qui débute principalement à ce stade¹⁰⁴, mais les représentations et les connaissances liées à la conduite automobile peuvent manifestement commencer à se former dès le tout jeune âge. On peut, à un premier niveau, considérer que les futurs conducteurs connaissent déjà certaines règles (ex.: la signification des feux tricolores) parce qu'ils participent déjà à la circulation routière en tant qu'usagers (à titre de

¹⁰³ Les programmes d'accès graduel visent notamment à ce que les nouveaux conducteurs acquièrent une compétence minimale (sous la supervision de conducteurs expérimentés) et à ce qu'ils adoptent des comportements responsables (via l'imposition de restrictions) avant d'obtenir les pleins privilèges du permis de conduire régulier. Par exemple, le programme québécois comporte un permis d'apprenti d'une durée minimale de huit ou de douze mois, où les nouveaux conducteurs doivent obligatoirement être accompagnés d'une personne possédant un permis de conduire régulier depuis au moins deux ans et où la consommation d'alcool est totalement proscrite et le maximum de points d'inaptitude fixé à quatre. L'étape suivante, le permis probatoire (deux ans au minimum), ne requiert plus la présence d'un accompagnateur mais maintient les règles de la tolérance zéro en matière d'alcool et des quatre points d'inaptitude.

¹⁰⁴ Encore que l'on puisse émettre l'hypothèse que l'apprentissage préalable de la conduite d'autres types de véhicules (ex.: mobylettes, tout-terrains, motoneiges) puisse être en partie transféré ou récupéré.

piétons, de cyclistes, etc.) ou en tant que simples spectateurs¹⁰⁵. Ils ont ensuite une certaine idée de ce qu'est et de ce que nécessite la conduite automobile en raison de ce qu'ils ont vu faire et de ce qu'ils ont entendu (dans la famille, chez les amis, dans les films, dans le cadre d'activités pédagogiques, etc.). Autrement dit, les futurs conducteurs ne sont pas des « terrains vierges » où tout reste à construire. Ils entrent dans le processus d'apprentissage avec des connaissances, des buts et des intentions plus ou moins explicites (ex.: avoir sa propre voiture le plus tôt possible, rêver de pouvoir enfin se déplacer à sa guise) et, plus largement, avec une certaine vision du monde de la conduite automobile. L'habitude, à mon avis, n'échappait pas à cette règle. L'actualisation des habitudes en matière de conduite automobile nécessite évidemment que l'individu prenne le volant, mais il y a tout lieu de croire que le ferment de certaines habitudes se bâtit bien avant le stade des premières expériences concrètes. Je présumais plus spécifiquement que les modèles auxquels ont été exposés les futurs conducteurs peuvent contribuer à façonner leur conception de ce qu'est – en termes de pratiques et de réflexivité sociale – une conduite normale, efficace, adéquate et, par là, qu'ils peuvent concourir à la présélection et à la préparation (plus ou moins conscientisées) de certaines des pratiques qui seront ultérieurement adoptées et fixées en tant que comportements pris pour acquis.

Bien entendu, les jeunes ont eu l'occasion d'observer différents modèles de conduite au cours de leur vie. Il me semblait toutefois que le milieu familial (le père et la mère, particulièrement) constitue un « incubateur » important des habitudes en matière de conduite automobile puisque les parents sont parmi les premiers modèles auxquels sont exposés les jeunes (ils ont pu « observer » leurs parents conduire depuis la prime enfance) et que leur compétence en tant que conducteur est relativement bien établie (les parents ont pu faire la démonstration qu'ils savent conduire puisqu'ils véhiculent la famille depuis des années).

¹⁰⁵ Je pense notamment à ma filleule qui, dès l'âge de 3 ou 4 ans – avant même donc qu'elle ne soit un piéton « autonome » – intimait systématiquement à son père l'ordre d'arrêter lorsqu'elle voyait que le feu de circulation venait de passer au rouge.

Peu de recherches ont porté sur l'influence du milieu familial dans la conduite des jeunes et ces recherches n'ont pratiquement abordé que les aspects problématiques de la question. Quelques études ont d'abord consisté à examiner s'il y avait une corrélation entre le dossier de conduite (accidents et / ou contraventions) des parents et celui de leur(s) enfant(s). Par exemple, Ferguson et al. (2001) ont observé une corrélation claire entre les dossiers des uns et des autres, les jeunes (âgés entre 18 et 21 ans) dont les parents avaient à leur dossier trois contraventions ou plus étant à 38% plus susceptibles d'avoir eux-mêmes une contravention que ceux dont les parents n'en avaient reçue aucune. Malgré l'intérêt que peuvent présenter ces travaux, on constate cependant, encore une fois, qu'on ne se préoccupe dans ce type d'études que des problèmes de la conduite (accidents et contraventions); en outre, les seules analyses de corrélation ne permettent pas de comprendre pourquoi – et en quoi précisément – les pratiques des jeunes seraient liées à celles de leur père et / ou de leur mère. Bianchi et Summala (2004) se sont attaqués en partie à cette question en examinant la relation se présentant entre les comportements – tels que mesurés par le *Driving Behaviour Questionnaire* (cf. p. 12 et 23) – d'un groupe de jeunes brésiliens et ceux de leurs parents. Leurs résultats indiquent que les comportements des jeunes – regroupés en fonction de quatre catégories, soit les erreurs, les lapsus, les violations ordinaires (ex.: excès de vitesse) et les violations agressives (ex.: utilisation du klaxon pour indiquer son impatience) – sont significativement corrélés avec ceux de leurs parents. L'analyse de la relation demeure toutefois sommaire (notamment du fait que l'on croise des catégories de comportements et non des comportements spécifiques) et soulève bien des questions quant à l'origine et à la nature exacte du rôle exercé par les parents. Bianchi et Summala postulaient que l'influence des parents peut suivre deux voies : les parents peuvent servir de modèle comportemental (les jeunes imiteraient alors les comportements de leurs parents), ou ils peuvent transmettre un style de conduite « génétiquement », c'est-à-dire transmettre certains traits de caractère ou certains styles cognitifs ou attentionnels prédisposant leurs enfants, tout comme eux, à adopter tel ou tel comportement de conduite. Ces hypothèses générales ne permettent cependant pas d'expliquer les importantes variations observées en fonction des types de jumelage. Par exemple, dans le cas des violations dites agressives, seules les réponses pairées du couple père-fille atteignent le seuil de

signification (corrélation forte de .52). Dans le cas des violations dites ordinaires, le taux de corrélation atteint pour ce même couple .62, mais on observe aussi une corrélation significative dans les couples père-fils (.32) et mère-fille (.32), alors qu'il n'y a aucune corrélation dans le couple mère-fils. Clairement, la dynamique en jeu ici ne peut se limiter qu'aux seules questions de l'imitation et de la génétique. Les analyses de corrélation ne permettent toutefois pas d'explorer plus avant cette question.

Une toute autre série de travaux a plutôt porté sur l'encadrement parental observé aux cours des premiers mois ou des premières années de conduite des jeunes (Beck et al., 2002; Hartos et al., 2002; Simons-Morton et Hartos, 2003). On affirme dans ces études que les parents peuvent jouer un rôle positif dans l'apprentissage de leur(s) enfant(s) en leur imposant des restrictions (ex.: décider de l'âge auquel le jeune pourra postuler son permis, imposer des conditions sur l'accès au véhicule familial ou sur les déplacements (ne pas conduire la nuit, avec plus d'un passager)), et en veillant, s'il y a lieu, à ce qu'ils respectent les règlements du programme d'accès graduel. Les principaux objectifs poursuivis consistent donc à vérifier la « qualité » du contrôle parental et, le cas échéant, à proposer des programmes qui favoriseraient une plus grande implication de la part des parents. Autrement dit, on ne s'intéresse dans ces recherches qu'à l'influence des parents en tant que superviseurs des comportements routiers de leurs jeunes.

J'étais pour ma part convaincue que le rôle des parents n'est pas que négatif (ou qu'à parfaire) mais, surtout, qu'il est susceptible de s'exercer bien avant l'obtention du premier permis de conduire. Cela ne signifie pas toutefois que je pensais que les parents constituent des modèles « tout puissants ». Des différences intrafamiliales dans les pratiques de conduite sont sans doute susceptibles d'apparaître en raison, notamment, des aptitudes de chacun, de leurs buts et aspirations propres, ou de l'influence d'autres modèles. De même, je ne postulais pas que les habitudes se transvasent littéralement d'une personne à l'autre; je présumais que le jeune conducteur se les approprie, et qu'il peut donc « retravailler » les habitudes de son père ou de sa mère de façon plus ou moins marquée. En outre, chaque famille ne constitue pas nécessairement un tout parfaitement homogène. D'abord, la structure même des familles (familles monoparentales,

reconstituées, etc.) influe inévitablement sur le nombre des sources potentielles d'influence. Mais surtout, je présumais qu'on peut retrouver dans chaque famille des zones de convergence, mais aussi de conflit (ex.: le modèle du père entrant en contradiction avec celui de la mère).

Le second objectif général que j'ai choisi de poursuivre consistait donc à examiner les sous-répertoires d'habitudes – et la réflexivité qui leur est associée au chapitre de la transformabilité, notamment – des membres de même famille afin d'observer à quel point – et en quoi – ils se ressemblent ou, au contraire, se dissemblent. Autrement dit, mon second objectif consistait à mieux distinguer ce qui relève, dans les habitudes de conduite, de « l'héritage familial », de « l'héritage social » et de l'appropriation purement individuelle.

3.3.2 Questions de recherche

Mes deux objectifs généraux peuvent sembler relativement distincts mais en réalité ils se recoupent en bonne partie. En effet, si je cherchais, dans le second objectif exposé, à examiner si – et, le cas échéant, dans quelle mesure – les pratiques en matière de conduite automobile se transmettent au sein du cercle familial, mon objet d'étude particulier – les habitudes – appelait à cet égard bien plus qu'une simple comparaison des comportements de conduite. De par leur caractère pris pour acquis, les habitudes renvoient nécessairement à un univers représentationnel particulier, à une conception de ce que sont les comportements normaux, adéquats, efficaces. Par voie de conséquence, il y avait tout lieu de supposer que les systèmes (ou une partie des systèmes) représentationnels liés aux habitudes – et à leur éventuelle transformation – peuvent eux aussi se transmettre à l'intérieur des familles. Autrement dit, l'héritage familial n'était pas à mon avis seulement susceptible d'apparaître dans l'adoption de telle ou telle pratique particulière; la « relation » qu'entretient l'individu envers ses habitudes – en termes de jugement quant à leur à-propos, de justification, ou d'ouverture au changement – pouvait elle aussi faire partie de cet héritage.

Si l'on reprend le schéma relatif à la dynamique des pratiques en matière de conduite automobile (cf. p. 124), on peut constater que mes objectifs généraux renvoient à l'examen de certaines des composantes des trois pôles limitrophes, de même qu'à l'examen de l'un des types particuliers de décision :

- H – M Identification d'habitudes spécifiques et catégorisation de ces habitudes en regard de leur étendue, de leur degré d'enracinement, et de leur caractère plus ou moins distinctif (habitudes propres à l'individu *versus* liées au modèle parental);
- I Identification des comportements inhabituels et de ce qui les distingue des habitudes spécifiques;
- RI-RS Mise au jour du système représentationnel – individuel et social – lié à ces habitudes spécifiques et à ces comportements inhabituels;
- DHM Mise au jour du système représentationnel lié à la modification des habitudes spécifiques.

Ces objectifs impliquaient par ailleurs que j'allais devoir procéder à des analyses sur les variations interindividuelles, intrafamiliales et interfamiliales. À ce stade-ci, les questions spécifiques que je souhaitais examiner étaient les suivantes :

- Les habitudes sont-elles souvent mises de côté, sont-elles souvent remplacées par des comportements inhabituels ? La variation des pratiques correspond-elle surtout à l'adoption de comportements inhabituels ou à celle d'habitudes spécifiques ?
- Les comportements inhabituels se distinguent-ils nettement des habitudes, représentent-ils des modifications importantes dans les pratiques ?
- L'étendue des sous-répertoires d'habitudes et des comportements inhabituels est-elle très différente d'une personne à l'autre ?
- Y a-t-il des conducteurs chez qui les habitudes apparaissent plus prégnantes ? Si oui, qu'est-ce qui distingue ces conducteurs ?

- Les conducteurs envisagent-ils facilement la possibilité de changer leurs habitudes actuelles ?
- Certaines habitudes semblent-elles plus enracinées que d'autres ? Si oui, qu'est-ce qui les distingue des autres habitudes ?
- Quels sont les facteurs, les événements qui ont entraîné, le cas échéant, la transformation d'une ou de plusieurs habitude(s) dans le passé ?
- Quelles conditions ou quelles raisons pourraient, selon les conducteurs, parvenir à enclencher la transformation des habitudes actuelles ?
- La transformation envisagée de l'habitude répond-elle à des changements dans les contextes et conditions de la pratique ? Répond-elle à des arguments plus cognitifs, plus « raisonnés » ? Si oui, de quelle(s) nature(s) sont ces arguments ?
- Est-ce que certaines habitudes apparaissent, aux yeux des conducteurs, beaucoup plus faciles à changer que d'autres ? Si oui, qu'est-ce qui distingue les habitudes « rigides » de celles qui le sont moins ?
- Est-ce que tous les conducteurs font appel aux mêmes types de facteurs de changement ?
- Les habitudes des jeunes conducteurs – et les systèmes représentationnels sous-jacents – sont-elles reliées à celles de leurs parents ? Si oui, quelles habitudes sont reliées, à quel point le sont-elles et quelle est la nature de ce lien (réplication pure / ajustement) ?
- Quel modèle d'habitudes prévaut dans la famille (entre le père et la mère) et qu'est-ce qui pourrait expliquer cette prévalence ? Les ressemblances sont-elles vraiment liées à un modèle particulier ou ne correspondent-elles pas plutôt – ou aussi – à un modèle plus général (ex.: les femmes conductrices) ?

- À quoi sont attribuables les différences entre les habitudes des jeunes conducteurs et celles de leurs parents ? S'agit-il de différences liées au caractère ou à l'histoire particulière de l'individu (ex.: influence provenant d'un autre modèle, de l'expérience concrète de la conduite) ? S'agit-il de différences liées à des modèles plus généraux de conducteurs (selon le sexe, l'âge, le milieu, etc.) ?

- La transmission des habitudes semble-t-elle plus forte / plus faible dans certaines familles ? Si oui, qu'est-ce qui pourrait expliquer cette différence ?

Bien entendu, il ne s'agissait pas là d'un questionnement « fermé ». Je présumais qu'au fil de l'avancement de mes travaux, ces questions seraient raffinées, remaniées, et que d'autres, totalement inédites, feraient sans doute leur apparition.

CHAPITRE 4

MÉTHODOLOGIE

4.1 Technique de cueillette des données

En raison de la conceptualisation de l'habitude à laquelle j'étais parvenue et des dimensions particulières que je souhaitais explorer, la technique de cueillette des données s'est en quelque sorte imposée d'elle-même : ma recherche devait nécessairement reposer sur la réalisation d'entrevues individuelles semi-dirigées. Mais si cette question était réglée d'emblée, l'entreprise n'est pas apparue pour autant dépourvue de difficultés. Il m'a bien entendu fallu résoudre quelques problèmes d'ordre technique, en regard notamment de la formulation des questions d'entrevue. Plus fondamentalement cependant, il m'a aussi fallu me questionner quant à la façon de concevoir et d'aborder la technique même de l'entrevue.

L'utilité et surtout la validité et la fiabilité des comptes-rendus des comportements de conduite font l'objet de débats dans la recherche en sécurité routière (Hatakka et al., 1997). La tendance générale est celle d'une certaine suspicion à l'égard de la qualité de ces comptes-rendus, suspicion qui est en outre amplifiée par les résultats des recherches réalisées sur les biais de perception (biais d'optimisme, attribution causale, etc.) et sur les limites de la mémoire. En fait, si les comportements de conduite sont malgré tout le plus souvent étudiés par le biais de sondages et de questionnaires (et donc, de comportements auto-rapportés), ce n'est pas tellement parce que l'on accorde grande foi

aux déclarations des conducteurs qu'en raison des avantages indéniables que comportent ces méthodes (notamment la possibilité de recueillir un grand nombre de données et de renseignements en peu de temps et à un coût raisonnable) (Lajunen et Summala, 2003; de Pelsmacker et Janssens, 2007). Dans certains cas, les doutes qui subsistent quant à la qualité des comptes-rendus renvoient essentiellement à des problèmes d'ordre méthodologique. Plus souvent qu'autrement cependant, ils vont plus fondamentalement puiser leurs sources dans des positionnements au plan épistémologique. Pour un certain nombre de chercheurs, le recueil de renseignements auto-rapportés apparaît de faible utilité puisqu'il ne livre que les *perceptions* – à leurs yeux, très souvent faussées – des comportements individuels de conduite; pour eux, seules les données faisant état des « véritables » pratiques, obtenues dans le cadre d'observations ou d'expérimentations, devraient être véritablement considérées comme robustes¹⁰⁶. Il n'y a pas lieu ici d'exposer les problèmes que posent, à mon avis, cette vision positiviste – et qui est d'ailleurs très largement dominante dans le champ de la recherche en sécurité routière – aussi je me contenterai de souligner, en reprenant une expression de Von Glasersfeld (1988), que je considère que les conducteurs peuvent faire des comptes-rendus de leur façon de se comporter et de penser qui conviennent (*fit*)¹⁰⁷ assez bien à leurs pratiques quotidiennes et à leurs raisonnements (raisonnements qui leur servent d'ailleurs d'appui pour juger de la pertinence et du bien-fondé des interventions visant à les convaincre de se comporter de telle ou telle façon). Mais si l'on admet que les conducteurs peuvent faire des comptes-rendus tout à fait valables de leurs pratiques, il faut aussi être conscient des limites et des pièges inhérents à ce type d'exposé. En fait, si les conducteurs peuvent, moyennant une certaine réflexion, rendre compte de leurs comportements, certaines conditions apparaissent néanmoins nécessaires afin de “*rendre*

¹⁰⁶ Ceux qui argumentent en faveur de l'auto-déclaration des comportements le font d'ailleurs en s'appuyant sur des études (notamment celle de West et al. (1993)) où l'on aurait observé une assez bonne correspondance entre comportements auto-déclarés et comportements « réels » (c'est-à-dire tels qu'observés sur la route).

¹⁰⁷ Von Glasersfeld opposait la notion de *fit*, qui sous-entend que puisse être établi un rapport de convenance entre perception et réalité, à celle de *match* qui suppose l'établissement d'un rapport de correspondance parfait entre perception et réalité.

effective la puissance du langage” (Dejours, 1993; p. 235). Toute investigation qui repose sur la parole des individus pour analyser leurs conduites fait face au problème de l'écart inévitable entre comportements déclarés et comportements effectifs, entre intention et réalisation, écart qui résulte et témoigne notamment de “*la rupture entre le savoir canonique et le savoir pratique*” (Rouquette, 1999; p. 233). Vermersch et son équipe ont développé une technique d'entretien particulière – l'entretien d'explicitation – qui vise justement à réduire l'état de rupture entre ces deux formes de savoir (Vermersch, 1994; Vermersch et Maurel, 1997). Selon Vermersch, toute action est constituée pour une part de connaissances pré-réfléchies, c'est-à-dire de connaissances que l'individu possède sous une forme non conceptualisée, non symbolisée, mais qui sont susceptibles d'être amenées à la conscience (sous forme de représentations) en recourant à des techniques d'interrogation bien ciblées (ex.: voir à ce que la personne se place dans la « position de parole incarnée », position qui fait appel à la mémoire concrète en créant les conditions de ré-émergence des éléments sensoriels (images, sons, ressentis corporels) de la situation qui est à l'examen). Mais il ne s'agit là que d'un premier niveau de difficulté (bien que peut-être le plus difficile à résoudre, cependant), et qui concerne principalement la question du recueil et de la mise au jour de ce que j'ai appelé précédemment les savoir-faire. Les comptes-rendus des pratiques (et notamment des habitudes) peuvent en effet être dits pré-réfléchis dans un autre sens. Les conducteurs ne sont pas très souvent incités à réfléchir et à discourir sur leurs pratiques¹⁰⁸, tout comme ils ne sont pas souvent amenés à prendre le temps d'examiner ce qu'ils font (ils ne cherchent pas à s'observer en train de faire ceci ou cela afin de savoir ce qu'ils font exactement et de déterminer avec précision comment ils procèdent). Bien des façons de faire – usuelles ou plus particulières – sont donc peu accessibles *spontanément* à la conscience simplement parce qu'elles n'ont pas (ou qu'elles ont trop peu) fait l'objet d'une prise de conscience préalable. D'ailleurs, lorsque les conducteurs sont appelés à commenter leur conduite, on observe souvent que les discours peuvent être relativement homogènes (Renouard, 1996, 1997 et 2000) et en prise avec le discours officiel de la sécurité et de la prévention. On constate, en somme, que le récit de l'expérience vécue

¹⁰⁸ Ils commentent peut-être plus souvent les comportements des autres ?

peut facilement faire place à celui de l'idéal type que les conducteurs se sont forgés des comportements routiers (ex.: *Je suis un conducteur prudent mais pas tétéux*), ou à l'exposé de jugements et de commentaires généraux – plus, du moins, qu'à la véritable description des pratiques. Il semble toutefois que cette « dérive » est d'autant plus grande que le questionnement s'avère d'ordre général (ex.: faire parler de la conduite plutôt que des pratiques dans les contextes *x*, *y* et *z*). En conséquence, il m'apparaissait que pour assurer la précision des comptes-rendus relatifs aux différents comportements de conduite, les propos recueillis se devaient d'être arrimés à des situations concrètes, à des situations qui commandent la remémoration d'expériences passées. Cette remémoration peut notamment être facilitée lorsqu'on amène l'individu à se souvenir des situations où il aurait agi différemment (ex.: *Vous dites que vous bouclez toujours votre ceinture de sécurité. Vous est-il quand même déjà arrivé de ne pas le faire ? À quelle occasion ?*). Mais d'autres difficultés se posaient du fait que je m'intéressais spécifiquement au recueil des habitudes. Les pratiques prises pour acquises étaient en effet peu susceptibles d'être présentes à l'esprit des individus à ce titre particulier – c'est-à-dire en tant que pratiques prises pour acquises – et ce, d'autant plus que je postulais qu'elles peuvent être accompagnées d'une composante évaluative (ex.: *Je sais que je ne devrais pas faire cela*). Après mûre réflexion, il m'a semblé que la meilleure façon de résoudre ce problème consistait à amener l'individu à se questionner sur l'éventualité de changer son comportement usuel de façon temporaire ou permanente (ex.: *Vous dites que vous bouclez toujours votre ceinture de sécurité. Est-ce que vous pouvez imaginer une situation dans laquelle vous ne le feriez pas ? Est-ce qu'il serait possible à votre avis que vous arrêtiez totalement de boucler votre ceinture ?*). Cette façon de procéder me paraissait d'autant plus judicieuse qu'elle me permettait du même coup d'amorcer l'exploration de la dimension relative à la transformation de l'habitude.

Une seconde difficulté résidait dans le départage des habitudes spécifiques et des comportements inhabituels. L'habitude, je le rappelle, n'était pas à mon avis tellement révélée par sa fréquence d'occurrence que par son caractère pris pour acquis. L'examen des variations n'était donc pas suffisant en soi puisqu'une pratique qui s'écarte de celle la plus fréquente pouvait soit correspondre à un comportement inhabituel, soit à une

habitude spécifique (ex.: circuler aux environs de 80 km/h – plutôt qu’aux environs de 60 km/h – sur la route qui mène au lieu de travail lorsqu’on est en retard). Pour bien distinguer habitudes spécifiques et comportements inhabituels, il me semblait qu’il fallait amener l’individu à se remémorer les situations où il s’est questionné sur la pertinence d’adopter tel ou tel comportement. Mais une difficulté supplémentaire se posait du fait que le comportement inhabituel pouvait lui aussi se situer dans un cadre plus ou moins « inquestionnable »; toutes les options, en effet, ne sont pas envisageables (ex.: un individu pourrait se poser la question à savoir s’il est opportun de circuler jusqu’à 140 km/h dans la situation où il se trouve, mais il n’envisage pas pour autant qu’il soit possible qu’il atteigne les 180 km/h). L’inhabituel ne correspondrait donc pas nécessairement toujours à un questionnement clairement et facilement identifiable par l’individu. Parallèlement, je postulais que l’habitude n’a pas à être totalement exempte d’hésitation ou d’interrogation. Comment, en conséquence, pouvais-je cerner hors de tout doute la présence d’un comportement inhabituel ? Par ailleurs, et dans une toute autre perspective, il y avait lieu de supposer qu’un individu pourrait prendre pour acquise une pratique qu’il n’a pas encore eu l’occasion d’expérimenter (ex.: *En situation d’urgence, je circulerais certainement jusqu’à 80 km/h sur cette route*). Fallait-il, dès lors, éliminer ces sources potentielles de confusion dans l’identification de l’habitude en ramenant de l’avant le critère de la fréquence du comportement ? Il me semblait difficile de trancher ces questions d’un strict point de vue théorique. Ce qui me semblait clair toutefois, c’est que l’on ne pouvait parvenir à bien comprendre et à distinguer ces deux types de comportements (habituels et inhabituels) sans chercher à les confronter l’un à l’autre.

4.2 Contenu des entrevues

Tout juste avant de débiter l’entretien, les participants étaient invités à lire et à signer un formulaire de consentement, tel que le prescrit le Comité d’éthique de la recherche de la Faculté des arts et des sciences de l’Université de Montréal. Le formulaire de consentement utilisé figure en annexe.

Les entrevues débutaient par la présentation des renseignements usuels relatifs à la confidentialité, par un rappel de l'objectif général de la recherche, de même que par quelques précisions sur la dynamique de l'entretien. En ce qui a trait à l'objectif de la recherche, l'accent était essentiellement placé sur la question de la comparaison des habitudes de conduite des différents membres de la famille (*Le but de cette étude est de mieux comprendre la façon de conduire des gens et de leur famille, de voir quelles sont les habitudes de chacun et à quel point elles se ressemblent ou à quel point elles sont différentes*). Cette « tactique » avait d'abord pour objectif de montrer en quoi il s'avérait important que *tous* les conducteurs identifiés dans la famille acceptent de participer à mon étude. Mais elle avait aussi pour objectif – en centrant l'attention des participants essentiellement sur leurs façons de conduire, sur les différents comportements qu'ils adoptent lorsqu'ils sont au volant de leur véhicule – de ne pas orienter le contenu de l'entrevue vers les seules dimensions normatives de la conduite automobile (les bons versus les mauvais comportements, les accidents, les contraventions)¹⁰⁹. Par ailleurs, en ce qui concerne la dynamique de l'entretien, j'insistais sur le fait qu'il ne s'agissait pas d'une entrevue de type « question-réponse », mais bien d'un entretien beaucoup plus ouvert où j'invitais le participant à décrire sa façon de conduire librement, et en détails. Ma démarche, je le rappelle, était inductive aussi je ne souhaitais pas trop précadrer les entrevues. Ma conceptualisation de l'habitude et les objectifs poursuivis appelaient cependant une certaine forme de vérification et m'obligeaient à poser systématiquement un certain nombre de questions. En insistant sur le rôle central de l'interviewé, je souhaitais en fait installer dès le départ une dynamique favorable, une dynamique qui donne l'impression aux individus de participer non pas à un interrogatoire, mais bien davantage à un échange, à une conversation qu'ils doivent largement animer de leurs propos.

¹⁰⁹ Tangente qu'aurait notamment pu prendre l'entrevue si j'avais évoqué la question de la sécurité routière.

La suite de l'entrevue était divisée en quatre volets distincts, volets principalement scindés en fonction des thèmes abordés.

Le premier volet comportait une question ouverte demandant au participant de décrire, le plus en détails possible, sa façon de conduire. Cette question devait donner plus précisément le ton de l'entrevue (bien faire réaliser qu'il ne s'agit pas d'un questionnaire à compléter ou d'un interrogatoire systématique) et devait amener la personne à réfléchir sur sa façon de conduire. Elle avait également pour objectif de réaliser en survol un premier examen des différents comportements de conduite de l'individu.

Le second volet était beaucoup plus ciblé et devait permettre d'approfondir la compréhension de certaines des habitudes de l'individu. À l'origine, cinq aspects étaient systématiquement examinés pour chacun des comportements : 1) le comportement de base, usuellement adopté (et la réflexivité qui y est associée), 2) les variations, en fonction des contextes, susceptibles de dénoter la présence d'habitudes spécifiques, 3) les variations, en fonction des contextes, susceptibles de dénoter la présence de comportements inhabituels, 4) l'éventualité d'un changement temporaire de l'habitude, et 5) l'éventualité d'un changement permanent de l'habitude¹¹⁰. J'ai cependant constaté, au cours des toutes premières entrevues, que les questions destinées à identifier les comportements inhabituels étaient mal comprises par les interviewés et que leurs réponses chevauchaient en partie celles ayant trait aux habitudes spécifiques et au changement temporaire de l'habitude. De surcroît, un incident relaté par l'une des participantes (incident qu'elle a elle-même qualifié d'épisode de « rage au volant ») m'a fait réaliser que mon schéma d'entrevue ne prenait pas en compte les comportements à caractère exceptionnel, les comportements perçus comme étant tout à fait hors de l'ordinaire. Le point 2 a donc été retiré dans les entrevues subséquentes et a été remplacé par une question portant spécifiquement sur les comportements exceptionnels.

¹¹⁰ Changements qui, dans bien des cas, pouvaient suivre deux directions opposées (ex.: Serait-il possible que l'individu conduise généralement plus vite, *mais aussi* qu'il conduise généralement plus lentement ?).

Par ailleurs, avant d'entreprendre mes entrevues je supposais qu'un certain nombre d'habitudes seraient spontanément abordées par mes participants dans le tout premier volet de l'entretien. Toutefois, afin de couvrir un éventail minimal d'habitudes, mais surtout d'assurer la comparabilité des différentes entrevues, je ne pouvais me limiter à sélectionner les habitudes préalablement évoquées au début de l'entretien, et ce, d'autant plus qu'il pouvait s'avérer difficile pour moi de déterminer à cette étape qu'il s'agissait effectivement d'habitudes pour les individus concernés. Le choix des habitudes particulières à investiguer ne s'est pas avéré une tâche facile. J'ai tout d'abord identifié onze grands types d'activités reliées à la conduite automobile¹¹¹, types qui ont ensuite été scindés en plus de 80 sous-activités. Si certaines sous-activités ont pu facilement être mises de côté en raison du fait qu'il apparaissait peu probable qu'elles comportent des pratiques entrant dans le registre des habitudes (ex.: les différentes manœuvres de contrôle et de guidage du véhicule), de nombreuses autres pouvaient, à mes yeux, représenter des spécimens potentiels d'habitudes. Deux caractéristiques principales ont guidé ma sélection. D'une part, les pratiques retenues devaient sembler suffisamment « libres » (cf. p. 112) et généralisées pour être susceptibles d'apparaître dans le répertoire d'habitudes de la plupart des conducteurs interviewés. D'autre part, la modification de ces pratiques devait constituer une éventualité facilement envisageable – même si ce n'est qu'au strict plan de la spéculation – par les individus interrogés¹¹². Après mûre réflexion, j'ai arrêté mon choix sur quatre sous-activités particulières, c'est-à-dire : 1) le port de la ceinture de sécurité, 2) la vitesse de croisière, 3) le

¹¹¹ L'entretien de la voiture, la préparation du déplacement, les ajustements avant départ (ex.: déneiger la voiture, boucler sa ceinture), les manœuvres primaires de contrôle et de guidage du véhicule, les opérations de prise d'information visuelle (ex.: utilisation des miroirs, regarder droit devant soi ou au contraire « admirer » le paysage), les manœuvres de déplacement (liées à la vitesse, aux dépassements, aux changements de voie, etc.), les activités parallèles à la conduite (ex.: utilisation d'un téléphone cellulaire), la communication avec les autres usagers (ex.: utilisation du klaxon), les interactions avec d'autres types d'usagers (piétons, cyclistes, etc.), les stratégies d'ajustement (ex.: arrêter sur l'accotement pour prendre un temps de repos) et les manœuvres de stationnement.

¹¹² On pouvait raisonnablement supposer, par exemple, qu'il est plus facile pour les individus d'imaginer un scénario où leur vitesse de croisière serait différente qu'un scénario où ils modifieraient leur façon de freiner.

franchissement des feux de circulation, et 4) la conduite après avoir consommé de l'alcool, de même que sur deux activités plus générales, c'est-à-dire : 1) les opérations d'exploration et de prise d'information visuelle, et 2) les activités parallèles à la conduite. Les deux derniers items retenus ne m'apparaissaient pas aussi spécifiques que les précédents étant donné que certaines de leurs sous-activités étaient susceptibles d'être davantage envisagées par les individus en tant qu'automatismes relativement incontrôlables (ex.: la vérification des angles morts) et qu'elles pouvaient différer passablement d'un individu à l'autre (l'usage du téléphone est nécessairement réservé à ceux qui en possèdent un, seules les femmes peuvent avoir (du moins en principe !) l'habitude de se maquiller tout en conduisant, etc.). Aussi, il me semblait qu'il fallait à ce chapitre focaliser le questionnement sur le pattern général des conduites de prise d'information visuelle et de réalisation d'activités parallèles, plutôt que sur l'une ou l'autre de leurs sous-activités spécifiques. Trois aspects particuliers ont néanmoins été abordés dans le cas des conduites de prise d'information visuelle : le pattern général (*Est-ce que vous regardez beaucoup ce qui se passe sur la route et dans votre voiture ? Comment cela se passe-t-il de façon générale ?*), mais aussi l'observation des indicateurs à bord du véhicule (tachymètre, niveau d'essence, etc.), de même que le comportement adopté en situation d'obstruction visuelle (*Comment avez-vous tendance à réagir lorsqu'un camion ou un gros véhicule vous « bouche » la vue ?*). Dans le cas des activités parallèles, un survol relativement complet des diverses activités possibles était effectué (*Vous arrive-t-il de boire, manger, utiliser la radio, changer de cassette ou de cd, téléphoner, vous maquiller, etc.*). Ces différentes activités ne devaient cependant pas être examinées en détails lorsqu'elles apparaissaient trop nombreuses chez un même participant.

À souligner que l'examen des comportements aux feux de circulation incluait la question du virage à droite au feu rouge. En effet, le virage à droite au feu rouge a été autorisé sur l'ensemble du territoire québécois (à l'exception de l'île de Montréal) quelques mois seulement avant que je ne débute mes entrevues. Il s'agissait donc d'une pratique inévitablement nouvelle pour la grande majorité des gens que je souhaitais

interviewer¹¹³, d'une pratique qui ne pouvait être enracinée de longue date, d'une pratique qui nécessitait questionnement, et à ce titre, il me semblait que l'implantation du virage à droite au feu rouge m'offrait l'opportunité d'inclure dans mon corpus un comportement se situant, par définition, dans le registre de l'inhabituel. Par ailleurs, je n'avais prévu à l'origine couvrir dans l'item 4 que le seul aspect de la conduite après avoir consommé de l'alcool. Les premiers jeunes conducteurs interviewés ont cependant tous abordé spontanément la question de la conduite après avoir consommé du cannabis. Cet aspect a donc été systématiquement examiné dans les entrevues réalisées par la suite avec les jeunes conducteurs. La question des drogues n'a cependant pas été soulevée par les parents et je n'ai pas osé l'inclure dans mes entrevues puisqu'il m'apparaissait beaucoup plus délicat d'aborder ce sujet avec eux.

Si je souhaitais approfondir systématiquement l'examen des six pratiques générales mentionnées un peu plus haut, je n'excluais pas qu'émerge, en cours d'entrevue, la nécessité d'étudier de la sorte d'autres comportements. Toutefois, afin de ne pas trop alourdir le contenu de l'entrevue, j'avais décidé que ces incursions hors du cadre préétabli devaient se limiter tout au plus à l'examen de un (1) ou de deux (2) autres comportements. Dans les faits, j'ai cependant rapidement constaté que les entretiens étaient déjà suffisamment « chargés » et que d'y ajouter des dimensions supplémentaires n'aurait eu comme effet que de complexifier davantage l'analyse. Une seule pratique excédentaire (la position des mains sur le volant) a en fait été examinée en détail dans la deuxième famille rencontrée puisqu'il s'agissait manifestement pour eux d'un sujet de discussion important opposant parents et enfants.

Ce volet se concluait par des questions portant sur les commentaires exprimés par l'entourage (et notamment par les autres membres de la famille) sur la façon de conduire de l'individu et, le cas échéant, sur les arguments ou circonstances qui pourraient faire en sorte que les membres de l'entourage parviennent à convaincre l'individu de modifier

¹¹³ Je n'excluais pas que certaines personnes aient pu expérimenter le virage à droite au feu rouge lors de déplacements effectués à l'extérieur du Québec.

la ou les pratique(s) qu'ils jugent inadéquate(s). Je demandais finalement au participant de commenter la conduite des autres membres de la famille. Les questions portant sur les commentaires relatifs à la conduite des uns et des autres constituaient pour moi une source d'informations supplémentaires devant permettre de nuancer ou de préciser chacun des comptes-rendus individuels. En outre, la question portant spécifiquement sur l'évaluation de la conduite des parents devait permettre d'entrevoir comment les jeunes se positionnent en regard des pratiques de leurs parents. La question traitant des arguments ou circonstances aptes à convaincre l'individu d'agir autrement, quant à elle, avait pour objectif de compléter l'investigation des facteurs potentiels de changement de l'habitude.

Les volets III et IV de l'entretien étaient plus « ouverts » en ce sens que je n'y procédais pas à un questionnement aussi systématique que dans le volet précédent.

Le troisième volet portait sur les changements potentiellement apparus dans la conduite de l'individu au fil des années (cf. examen de la transformation des habitudes dans le passé), de même que sur divers aspects de l'apprentissage de la conduite automobile : 1) comment l'individu a-t-il appris à conduire, comment se sont déroulées ses premières expériences ?, 2) comment l'individu se représente-t-il sa conduite en relation avec celle de sa famille (parents, frère(s) et sœur(s)) ?, 3) comment l'individu se représente-t-il la conduite de son (de ses) enfant(s) en relation avec la sienne ?, et 4) comment l'individu est-il intervenu dans l'apprentissage de la conduite de son (de ses) enfant(s) ? Les questions 3 et 4 étaient évidemment abordées uniquement dans les entrevues réalisées avec les parents. Chez les jeunes conducteurs, elles étaient remplacées par des questions portant sur : 3) la mise en relation de la conduite du jeune avec celle de ses ami(e)s, 4) l'implication perçue des parents dans son apprentissage (comment les parents se sont-ils comportés lorsque le jeune a commencé à conduire, qu'ont-ils dit / qu'ont-ils fait ?) et 5) l'implication potentielle des ami(e)s dans son apprentissage. Toutes ces questions sur

l'apprentissage de la conduite visaient à explorer de façon plus directe¹¹⁴ la dimension relative à la transmission des habitudes. À souligner que l'examen des ressemblances / dissemblances dans la pratique des uns et des autres portait sur la famille entière – c'est-à-dire en incluant frère(s) et sœur(s) – afin de tenir compte des effets potentiellement liés à l'âge et au sexe des individus. Je dois également préciser que je n'avais pas à l'origine prévu interroger les jeunes conducteurs sur les comportements de conduite et l'influence de leurs ami(e)s mais encore une fois, ces questions ont été spontanément abordées par les tout premiers jeunes rencontrés et il m'est très nettement apparu que je devais inclure cette dimension dans les entrevues subséquentes.

Ce volet comportait finalement deux questions où l'individu était appelé à situer sa façon de conduire en regard de celle adoptée par autrui (*Est-ce qu'il y a des choses que vous faites lorsque vous conduisez qui vous semblent très généralisées ? À l'inverse, est-ce qu'il y a des choses que vous faites lorsque vous conduisez qui vous sont très personnelles, des choses que vous feriez différemment des autres ou de votre entourage ?*). Ces deux questions visaient notamment à mieux discerner l'étendue des normes comportementales qu'aurait pu camoufler la seule comparaison intrafamiliale. De fait, on pouvait par exemple facilement envisager que des jeunes conducteurs bouclent leur ceinture – tout comme leurs parents – mais constater du même coup que ces jeunes considèrent que la quasi totalité des conducteurs québécois font de même. Une telle norme comportementale dépasserait donc clairement le strict cadre familial.

Le quatrième volet était finalement composé d'une question portant sur les comportements que l'individu rêverait de pouvoir adopter. Cette question devait permettre d'identifier les aspirations qui ne peuvent s'actualiser – en termes d'habitudes de conduite, notamment – en raison des différentes contraintes inhérentes au système de transport routier ou à la situation particulière dans laquelle se trouve l'individu concerné. Exprimé de manière plus générale, cette question devait servir à recueillir des

¹¹⁴ Compte tenu qu'une partie de l'analyse devait être réalisée de manière indirecte en comparant les récits des habitudes des enfants et de leurs parents.

indications supplémentaires sur les représentations de l'individu relatives à la pratique de la conduite automobile, de même que sur l'impact des conditions contextuelles dans l'adoption – ou au contraire dans l'inhibition – des comportements de conduite.

Je rappelle finalement quelques aspects auxquels il me fallait être sensible lors de la réalisation des entrevues. Je devais premièrement m'assurer que les comportements soient décrits de façon relativement précise. Un commentaire tel que "*je roule vite*", par exemple, s'avère beaucoup trop vague et je devais voir dans un cas semblable à ce que cette expression soit redéfinie en termes de km/h. Il s'avérait également impératif de voir à ce que les individus ancrent le récit de leurs pratiques aux contextes (routiers et / ou personnels) dans lesquels elles s'actualisent, à la fois parce que le contexte constitue une variable centrale dans l'examen des habitudes, mais aussi parce que la référence à des situations contextuelles précises permet de dépasser la seule expression de commentaires généraux. Par ailleurs, si, comme je l'ai déjà souligné, il me semblait impossible d'établir au préalable une liste des propriétés contextuelles qui pourraient être pertinentes en regard des différentes habitudes (cf. p. 119-120), il me fallait néanmoins prévoir examiner spécifiquement quelques éléments du contexte routier dans les questions portant sur les habitudes en matière de vitesse. En effet, la vitesse est sans aucun doute le comportement de conduite dont l'actualisation s'avère, pour tous les conducteurs, la plus différenciée. Les éléments du contexte routier pouvant influencer la vitesse sont cependant très nombreux (ex.: variations selon le type de route, les conditions météo, l'état de la chaussée, la densité du trafic) et il aurait été utopique de croire que l'on peut couvrir toutes les situations. J'ai choisi, afin de voir à ce que les diverses pratiques en matière de vitesse soient suffisamment contrastées, d'approfondir le questionnement en regard des deux dimensions contextuelles qui me semblaient les plus discriminantes, à savoir : 1) le type général de route (rues de quartier, autoroutes urbaines, autoroutes interurbaines, et routes interurbaines / intermunicipales), et 2) la saison (cf. conduite estivale versus hivernale). Dans tous les autres cas, je comptais m'en tenir aux éléments contextuels associés par les participants à leurs habitudes et à leurs comportements inhabituels.

L'entrevue se concluait par la complétion d'une fiche signalétique qui comportait des questions sur :

- Le sexe
- L'âge
- Le niveau de scolarité
- Le métier ou l'occupation
- Le lieu de résidence
- L'expérience de conduite, c'est-à-dire plus précisément :
 - Le nombre d'années de détention du permis de conduire
 - Le kilométrage annuel
 - La fréquence de conduite
 - Le pattern général de déplacement (conduite en semaine / en fin de semaine; buts principaux des déplacements; types de routes généralement empruntées)
- Le ou les véhicule(s) utilisé(s) (marque / modèle / année / type), de même que l'accessibilité à ce(s) véhicule(s)
- Les accidents (nombre et type)
- Les contraventions (nombre et type)

Dans l'entrevue spécifiquement destinée aux parents s'ajoutaient des questions sur :

- La composition familiale (nombre et âge de tous les enfants)
- L'occupation des parents
- Le nombre de frères et de sœurs

Alors que dans celle destinée aux jeunes conducteurs s'ajoutaient des questions sur :

- Les phases d'accès à la conduite (années d'obtention du permis d'apprenti, du permis probatoire et du permis régulier)
- Le suivi d'un cours de conduite (volets théorique et / ou pratique)

Les schémas d'entrevue (parents et jeunes conducteurs), de même que les fiches signalétiques figurent en annexe.

4.3 Stratégie d'échantillonnage et technique de recrutement

Au total, je comptais réaliser une trentaine d'entrevues (ce qui correspondait à l'échantillonnage d'une dizaine de familles). Les participants devaient être recrutés via un réseau de contacts personnels et par la technique dite « de boule de neige ».

J'ai déjà à quelques reprises mentionné que je m'intéressais dans cette étude aux conducteurs ordinaires (et non à des sous-groupes de conducteurs réputés à risque), ce qui revient à dire que l'ensemble de la population des conducteurs québécois détenant un permis de conduire de classe 5 (promenade) était susceptible, virtuellement, de faire partie de mon échantillon. Cette population est cependant fort diversifiée et elle pourrait être scindée en de multiples strates en fonction, entre autres, du milieu de résidence des individus, de leur statut socio-économique, de leur âge, de leur occupation, et de leur niveau de scolarité. Bien entendu, il n'était nullement question de chercher à sélectionner un échantillon qui soit représentatif, au plan statistique, de cette population. Je considérais toutefois qu'il y avait lieu de sélectionner un échantillon qui conserve, en partie du moins, le caractère hétérogène de la population d'ensemble. Par contre, dans la mesure où je souhaitais recruter des individus issus du même milieu familial, mon échantillon allait inévitablement présenter, sur quelques aspects, une certaine homogénéité. En conséquence, mon échantillon devait correspondre davantage à ce que Pires (1997) appelle l'échantillon par contraste-approfondissement, échantillon notamment caractérisé par le fait que chaque cas (c'est-à-dire, ici, chaque famille) comporte un certain volume de matériel empirique et est exposé de façon relativement autonome, tout en étant comparé avec quelques autres cas afin d'ajouter des informations, et d'établir des contrastes. Autrement dit, chaque famille de mon échantillon devait être abordée comme un ensemble autosuffisant (en regard, notamment, de l'examen de la transmission des habitudes) qui serait comparé ultérieurement à d'autres non pas de manière à couvrir de façon exhaustive l'ensemble des divers cas possibles, mais plutôt de manière à y apporter un éclairage complémentaire.

La recherche qualitative est caractérisée entre autres par le fait que les critères spécifiques d'échantillonnage ne sont pas nécessairement fixés de manière définitive au début de la recherche (au contraire de la recherche quantitative); ils peuvent évoluer et être modifiés tout au long de la phase de réalisation des entrevues, en fonction des nouvelles pistes ou hypothèses de travail que soulèvent les analyses préliminaires. J'envisageais donc qu'il soit possible que je réviser mes critères de sélection au fil de l'avancement de ma recherche. J'avais néanmoins identifié dès le départ six grands critères de sélection préalables :

- 1) Pour des raisons pratiques (et économiques !), tous les participants recrutés devaient habiter dans ou à proximité de la grande région de Québec. Pour des raisons théoriques toutefois, je souhaitais parvenir à contraster minimalement mon échantillon en recrutant quelques familles résidant en milieu rural (c'est-à-dire résidant dans des villages ou des petites villes situés à l'extérieur – mais tout de même à proximité – de la ville de Québec). Il me semblait en effet opportun – afin de pouvoir explorer plus finement le rôle du contexte routier dans la dynamique des habitudes – de voir à diversifier les situations de conduite principales auxquelles les interviewés étaient exposés. Plusieurs facteurs peuvent influencer les besoins et obligations en matière de déplacement (la localisation du milieu de travail et le type d'emploi occupé, le type de loisir, le nombre de personnes à véhiculer, etc.) et, par là, déterminer les principaux types de contexte routier rencontrés. Le lieu de résidence m'apparaissait cependant être le critère le plus sûr et le plus facile à exploiter. De fait, on comprend aisément que le conducteur qui réside, par exemple, à Cap-Chat, ne fait pas du tout face aux mêmes conditions de circulation que celui qui habite au centre-ville de Montréal. Je n'avais cependant pas les moyens d'aller rencontrer des familles aux quatre coins de la province et il me semblait, de surcroît, qu'il aurait été hasardeux de ne recruter que des sous-groupes de conducteurs aux expériences radicalement différentes. En sortant quelque peu des limites de la ville de Québec, je pouvais m'assurer d'avoir un certain nombre de conducteurs qui ne sont pas, d'emblée, lancés dans l'univers de la conduite urbaine. L'éloignement ne devait cependant pas être trop grand afin que ces conducteurs aient eu au moins l'occasion à

quelques reprises de conduire dans la ville de Québec (et donc, afin qu'ils ne soient pas totalement étrangers à la dynamique de la conduite urbaine).

- 2) Les familles recrutées devaient être de type traditionnel (père, mère et enfant(s) vivant tous sous le même toit). Deux principales raisons expliquent ce choix. Au plan théorique, il me semblait qu'afin de pouvoir approfondir adéquatement la question de la transmission familiale, il était nécessaire, en toute première étude, de sélectionner des familles où les modèles de conduite ne sont pas multipliés (comme ce pourrait être le cas, par exemple, dans une famille reconstituée). Ce choix a ensuite été pris pour des raisons pratiques, puisqu'il s'avérait ainsi plus facile de rejoindre chacun des membres de la famille. Si ce critère représentait pour moi l'idéal à atteindre, je n'excluais cependant pas que l'un ou l'autre des membres de la famille puisse vivre ailleurs, mais à la condition seulement qu'il habite toujours dans la grande région de Québec (que je puisse facilement le rejoindre, donc) et qu'il n'ait pas quitté le milieu familial d'origine depuis très longtemps.
- 3) Le père et la mère devaient détenir un permis de conduire régulier et avoir tous deux une expérience de conduite minimale (c'est-à-dire que l'un conduise au moins de façon régulière et l'autre au moins de façon occasionnelle), toujours en vue d'homogénéiser la dynamique du milieu familial – les deux étaient ainsi susceptibles d'être des modèles pour leur(s) enfant(s) – mais aussi de m'assurer qu'ils puissent tous deux me faire le récit de leurs habitudes en matière de conduite automobile !
- 4) Les jeunes devaient être âgés d'au plus 24 ans, selon la catégorisation usuelle de cette classe de conducteurs (16-24 ans). Ils devaient également avoir une expérience minimale de conduite. Ce critère me semblait particulièrement important chez les jeunes conducteurs étant donné que la non maîtrise des savoir-faire inhérents à la conduite automobile m'apparaissait susceptible de constituer un frein au développement ou à l'actualisation des habitudes. Définir plus précisément ce critère comportait toutefois son lot de difficultés. En effet, bien qu'il semble que les capacités de contrôle du véhicule s'acquièrent assez rapidement, il s'avère difficile de déterminer le temps requis avant que tous les savoir-faire ne soient pleinement maîtrisés. Selon Huguet et al. (1993 dans Dionne et al., 1997), l'acquisition de la

compétence et du jugement nécessaires pour adopter une conduite sûre est le résultat d'environ deux à cinq années d'expérience. Des chercheurs de l'ONSER avançaient pour leur part en 1974 qu'il faut conduire 3 000 kilomètres avant que l'expérience ne devienne profitable, alors qu'à l'OCDE (1986) on soutenait qu'environ 5 à 6 ans d'expérience de la conduite – représentant une distance parcourue de 100 000 km – sont nécessaires. Manifestement, il aurait été difficile de trancher cette question avec précision et encore plus de recruter des jeunes conducteurs répondant précisément à l'un ou l'autre de ces critères. Aussi, la solution qui me sembla la plus simple consistait à retenir comme critère de sélection la détention du permis de conduire régulier – ce qui correspondait au minimum à 32 mois d'expérience potentielle de conduite (huit ou douze mois pour le permis d'apprenti + deux ans pour le permis probatoire) – et une fréquence de conduite d'au moins une à deux fois par semaine au cours de la dernière année. À souligner de plus qu'en exigeant la détention du permis de conduire régulier, je cherchais à m'assurer que ces jeunes conducteurs soient soumis aux mêmes règlements routiers que leurs parents (ce qui n'aurait pas été le cas avec le permis d'apprenti et le permis probatoire).

- 5) Il était évidemment possible qu'il y ait plus d'un jeune conducteur par famille. Interviewer plus d'un enfant par famille m'apparaissait une opportunité très intéressante puisque cela pouvait potentiellement me permettre de mieux saisir l'impact potentiel d'autres facteurs dans l'appropriation et le développement des habitudes (différences attribuables au sexe ou à l'âge, à une prise de position différente par rapport à la conduite du père ou de la mère, etc.). Toutefois, afin de ne pas réduire indûment le nombre de familles interviewées, je comptais limiter le nombre d'entrevues à quatre par famille (soit à un maximum de deux jeunes conducteurs). En outre, s'il s'avérait qu'il y avait plus de deux enfants susceptibles de faire partie de mon échantillon, je considérais que le choix des deux individus à recruter devait être fait en fonction du sexe (idéalement, un garçon et une fille) ou de l'âge (si tous du même sexe, je comptais retenir le plus jeune et le plus âgé). Bien entendu, j'étais en même temps consciente que la sélection allait peut-être parfois être plus simplement dictée par la disponibilité ou la volonté de chacun.

6) Je souhaitais finalement recruter des familles dont le statut socio-économique soit différent. La pertinence d'inclure cette dimension dans ma recherche émergeait des résultats d'une étude menée par Lindbladh et Lyttkens (2002). Ces chercheurs ont réalisé une série d'entrevues en vue de mieux cerner les déterminants de comportements liés à la santé (ex.: alimentation, tabagisme), et dans lesquelles ils ont accordé une attention particulière à la modification de ces comportements. L'habitude (entendue au sens usuel) y est apparue comme un élément clé, notamment parce qu'elle contrastait fortement, selon le statut socio-économique des individus, la prédisposition au changement. Plus spécifiquement, Lindbladh et Lyttkens ont constaté que les individus dont le statut socio-économique est moins élevé ont davantage tendance à percevoir l'habitude comme quelque chose d'essentiellement positif et utile. Ces personnes apparaissaient en outre plus résistantes au changement et disaient préférer nettement se laisser guider par leurs habitudes parce qu'elles sont pour eux gages de stabilité, de facilité, de sécurité; pour eux, les habitudes représentent l'ordre normal – voire même l'ordre inévitable – des choses. À l'inverse, les individus des strates socio-économiques supérieures avaient davantage tendance à considérer que l'habitude représente un signe de faiblesse, de dépendance, d'irresponsabilité. Bien qu'ils trouvaient des bons côtés à l'habitude, elle représentait pour eux une menace potentielle à l'expression de leur libre arbitre; pour ces gens, le raisonnement, la planification, la délibération doivent prévaloir sur l'habitude dans le choix des comportements à adopter. En somme, les résultats de Lindbladh et Lyttkens tendent à indiquer que le statut socio-économique peut avoir un impact sur la relation qu'entretiennent les individus envers leurs habitudes, notamment en regard de leur transformation ou de leur changement éventuel. Comme il s'agissait de l'un de mes axes spécifiques d'analyse, la prise en compte de cette dimension me semblait incontournable. Toutefois, puisque je n'avais d'autre choix que de recruter mes participants à l'aide de réseaux de contacts, j'étais consciente qu'il serait sans doute difficile pour moi de diversifier l'examen de cette dimension de façon maximale.

À souligner finalement que mes critères d'échantillonnage ont tout d'abord été fixés dans l'objectif de pouvoir bien examiner la question de la transmission des habitudes. Cependant, en raison de la nature de l'échantillon souhaité, je considérais également être à même de contraster les analyses relatives à la transformabilité de l'habitude et ce, sur au moins quatre dimensions, à savoir : le sexe (15 hommes / 15 femmes), l'âge (10 jeunes / 20 « adultes » d'âges possiblement variés), l'expérience de conduite, et le statut socio-économique.

Les premières démarches de recrutement étaient effectuées par mes contacts qui exposaient aux candidats potentiels les grandes lignes de mon étude. J'entrais par la suite en communication avec la personne désignée dans chacune des familles et je lui exposais plus précisément le but de mon étude, de même que le protocole que je comptais suivre. Il était particulièrement important à cette étape de voir à ce que cette personne consulte les autres membres de sa famille, mais surtout de voir à ce qu'elle les convainque de s'engager à participer à ma recherche. Dans les faits, la collaboration des différents membres de la famille n'a pas été difficile à obtenir. Je n'ai, en réalité, essuyé aucun refus ou désistement. Cependant, la sélection des candidats au sein même des familles s'est avérée beaucoup plus délicate que prévu. Dans la majorité des familles contactées se trouvaient plus d'un jeune conducteur. Dans quelques cas, la sélection s'est effectuée d'elle-même puisque certains jeunes conducteurs résidaient, le temps de leurs études (ou d'une « sabbatique d'études » !), à l'extérieur de la grande région de Québec. Mais dans tous les autres cas, je n'ai eu d'autre choix que d'interviewer tous les jeunes conducteurs de la famille¹¹⁵. De fait, dès la deuxième série d'entrevues (il n'y avait qu'une jeune conductrice dans la première famille), il m'est apparu que la mère que j'ai contactée aurait été très froissée si je n'avais pas aussi interrogé sa plus jeune fille qui, comme elle me l'a quelques fois répété, « elle aussi conduisait ». Or, cette jeune fille venait tout juste d'obtenir son permis probatoire et conduisait très peu, faute notamment d'avoir un véhicule à son disposition. Elle ne répondait donc pas aux critères d'échantillonnage que je m'étais fixés. Cette participante « imposée » ne m'a cependant

¹¹⁵ À souligner toutefois que je n'ai néanmoins jamais interrogé plus de quatre personnes par famille.

pas fait perdre mon temps, bien au contraire, puisque l'entrevue que j'ai menée avec elle m'a permis de réaliser que plusieurs habitudes – en tant que comportements pris pour acquis – peuvent être bien ancrées avant même que les savoir-faire ne soient parfaitement consolidés. J'ai d'ailleurs déjà mentionné que les fondations de certaines habitudes étaient à mon avis susceptibles de se mettre en place bien avant le stade des premières expériences concrètes (cf. p. 134). En fait, en posant comme condition que les savoir-faire devaient être bien maîtrisés, je ne cherchais qu'à m'assurer que les habitudes examinées aient une existence effective, qu'elles soient bel et bien adoptées dans la pratique¹¹⁶. J'ai cependant réalisé au cours de cette entrevue qu'un bon nombre des comportements pris pour acquis – tels que le port de la ceinture de sécurité ou la vitesse de croisière – ne requièrent pas pour être adoptés que la compétence soit pleinement développée. Au surplus, des distinctions intéressantes apparaissaient lorsque je comparais le récit de cette jeune femme avec celui de sa sœur plus âgée. Cette entrevue m'a donc convaincue, en somme, qu'il serait plus profitable de diversifier les niveaux d'expérience de conduite des jeunes que de les homogénéiser (comme je souhaitais le faire au départ en ne retenant que des jeunes ayant le permis régulier et une fréquence de conduite d'une à deux fois semaine). Les critères d'échantillonnage initialement retenus relativement à l'expérience de conduite des jeunes conducteurs ont donc été mis de côté et je n'ai par la suite exigé que la seule détention du permis probatoire (celui-ci conférant au jeune conducteur le droit de conduire sans être accompagné).

Je dois cependant reconnaître que l'abandon de ces critères d'échantillonnage résulte aussi, en partie, de la difficulté que j'ai éprouvée à dépister mes familles. En assouplissant mes critères d'échantillonnage, je suis assez facilement parvenue au recrutement de familles comportant une ou des jeune(s) conductrice(s). J'ai cependant peiné, du début à la fin, à trouver dans mes réseaux de contact des familles avec des jeunes hommes. Je me suis donc retrouvée rapidement avec un déficit en participants masculins. De plus, les jeunes hommes que j'avais pu rencontrer étaient tous dans la

¹¹⁶ Peut-être aussi me suis-je fais rattraper, sans le vouloir, par la définition classique de l'habitude qui base celle-ci sur la fréquence d'adoption du comportement...

jeune vingtaine, alors que l'âge des jeunes femmes était davantage réparti (trois femmes de 17-18 ans et quatre de 22-23 ans). En fait, malgré tous mes efforts, je ne suis pas parvenue à recruter dix familles complètes offrant un bon contraste hommes / femmes.

Les difficultés que j'ai éprouvées à compléter mon recrutement ont toutefois eu l'avantage de me donner le temps et le recul nécessaires pour réévaluer mon échantillon. Idéalement, la révision des critères d'échantillonnage aurait dû s'appuyer sur une première analyse des entrevues jusque là complétées. Je ne souhaitais cependant pas prolonger indûment la période de collecte aussi les décisions que j'ai prises n'ont pas découlé d'une analyse serrée du corpus, mais bien plutôt d'un « sentiment » émergeant du contact initial avec le corpus, contact rendu possible, bien entendu, par la réalisation même des entrevues mais aussi par le pénible et laborieux travail de transcription que j'avais amorcé. La principale conclusion à laquelle je suis parvenue à ce moment concernait l'âge de mes participants. En effet, l'âge semblait avoir un impact non négligeable sur les comportements de conduite adoptés, de même que sur les réflexions relatives à ces comportements. Or, en n'interviewant que les membres d'une même famille, je faisais inévitablement face à un « trou noir » générationnel (aucun participant dans la tranche des 25-40 ans). Aussi, plutôt que de continuer à rechercher des familles, j'ai choisi de compléter mon échantillon avec quatre participants « complémentaires ».

Dans un premier temps, j'ai recruté un jeune homme de 18 ans afin de rééquilibrer un peu le rapport jeunes hommes / jeunes femmes. Bien que je n'ai pas interviewé les parents de ce jeune homme, l'entretien a pu être mené en suivant intégralement le schéma d'entrevue « Enfants ». En fait, seule la fiche signalétique a été légèrement modifiée de façon à recueillir des renseignements sur la structure familiale (nombre et âge des frères et sœurs, occupation des parents, etc.).

Par la suite, j'ai interviewé trois personnes dans la tranche d'âge des 25-40 ans (et plus précisément des personnes âgées respectivement de 28, 34 et 37 ans). Parmi les caractéristiques susceptibles de distinguer ces conducteurs des plus jeunes et des plus âgés, je pouvais dès le départ mentionner que :

- Les 25-40 ans ont connu dans leur enfance la génération des parents « sans ceinture » mais le port de la ceinture s'est généralisé (plus des trois quarts des passagers avant) alors qu'ils étaient encore assez jeunes (vers 1985, alors qu'ils avaient entre 6 et 19 ans). Les 25-40 ans représentaient donc la première génération de ce que l'on pourrait appeler les « jamais sans ma ceinture ».
- Les gens de cette génération ont davantage été sensibilisés (que leurs aînés) dans leurs premières années de conduite au problème de l'alcool au volant et à celui de la vitesse excessive puisque les diverses campagnes de la Société de l'assurance automobile du Québec ont principalement pris leur envol au courant des années 80.
- Plusieurs des membres de cette génération n'ont eu d'autre choix que de suivre des cours de conduite, les cours théoriques ayant été obligatoires au Québec de 1983 à 1991, et les cours pratiques de 1983 à 1997.

Le schéma utilisé dans les entrevues menées auprès de ces trois participants était semblable au schéma d'entrevue « Parents ». Seules les questions portant sur la conduite des enfants ont en fait été retirées puisque ces interviewés n'avaient pas d'enfant en âge de conduire.

4.4 Faiblesses et limites du corpus recueilli

Plusieurs auteurs soulignent que l'analyse qualitative se devrait d'être itérative et insistent sur l'importance (et l'intérêt) de procéder à des retours sur le terrain après quelques analyses préliminaires du corpus. De plus, l'arrêt de la phase de collecte de données devrait idéalement être dicté par la saturation empirique du corpus, c'est-à-dire lorsque l'on constate que les dernières entrevues *“n'apportent plus d'informations suffisamment nouvelles ou différentes pour justifier une augmentation du matériel empirique”* (Pirès, 1997; p. 157). Malheureusement, je ne peux prétendre avoir respecté ces critères puisque la fin de la période de collecte des données a pour moi davantage été conditionnée par des contraintes liées au temps que par des considérations analytiques et

théoriques. Huit mois s'étaient écoulés entre la première et la dernière entrevue et j'avais manifestement de quoi emplir plus de 1 300 pages de verbatim. Analyser le corpus – ne serait-ce que sommairement – et poursuivre en conséquence le recrutement de nouveaux candidats ne me semblait tout simplement pas être une option envisageable, ni même souhaitable. Je dois cependant préciser que si, au terme de mes entrevues, je n'avais pas l'impression d'avoir fait le tour du jardin, d'avoir correctement couvert l'ensemble de mon univers de travail, c'est probablement en raison du fait que mes axes et objectifs de recherche commandaient l'observation de règles méthodologiques et analytiques en partie opposées. En effet, l'examen des différentes questions relatives à la dynamique des comportements de conduite (analyse des habitudes et des comportements inhabituels, facteurs d'enracinement et de transformation des habitudes, etc.) nécessitait tout d'abord que soient menées des analyses individuelles approfondies, puis des analyses par comparaison / contraste interindividuelles (pour répondre, par exemple, aux questions : Y a-t-il des conducteurs chez qui les habitudes apparaissent plus prégnantes ? Est-ce que tous les conducteurs font appel aux mêmes types de facteurs de changement ?). Les questions relatives à la transmission des habitudes, elles, relevaient de prime abord d'une analyse par comparaison / contraste intragroupe (intrafamilial) mais débordaient en réalité ce seul paramètre puisque devaient y être considérées tout à la fois des dimensions propres au groupe familial (ex.: les habitudes sont-elles homogènes à l'intérieur de la famille et, sinon, les différences observées trouvent-elles leur explication à l'intérieur de cette famille ?), des dimensions propres aux groupes sociaux (ex.: les jeunes sont-ils plus influencés par des modèles sociaux que par les modèles parentaux ?) et des dimensions interfamiliales (ex.: le statut socio-économique influence-t-il les patterns familiaux d'habitudes ?). Autrement dit, bien que mon échantillon ait été construit autour de l'axe familial, l'échantillon recueilli aurait quand même dû me permettre de couvrir adéquatement les différentes catégories de conducteurs (l'interindividuel), les différentes structures familiales (l'intrafamilial) et les différentes catégories familiales (l'interfamilial). Dans ce contexte, il n'est certes pas étonnant que je n'aie pas eu le sentiment d'avoir atteint la saturation empirique ! En fait, j'ai bien vite réalisé que je n'aurais pu, raisonnablement, constituer un corpus apte à répondre à l'ensemble des questions initialement posées. Mais bien qu'imparfait, le

corpus recueilli ne s'est pas pour autant avéré insuffisamment riche. Au contraire puisqu'à dire vrai, les résultats auxquels je suis parvenue ont largement dépassé mes espérances (et j'espère qu'il en ira de même pour le lecteur !).

Quelques remarques doivent également être apportées en ce qui a trait au déroulement et à la qualité des différentes entrevues menées.

Les entrevues avaient lieu au domicile (au lieu de travail dans un cas et chez la grand-mère dans un autre cas) des participants. Chaque membre de la famille était interviewé séparément. Idéalement, j'aurais souhaité interroger les participants d'une même famille dans l'ordre (c'est-à-dire interviewer une famille à la fois) et à des moments rapprochés dans le temps mais quand même différents. Ce faisant, il m'aurait été possible de récupérer quelques informations manquantes et de mieux compléter les entrevues en tenant compte des commentaires des uns et des autres. Cette démarche a été suivie dans les deux premières familles rencontrées (j'ai réécouté la ou les première(s) entrevue(s) avant de me présenter pour interviewer les autres membres de la famille) et a d'ailleurs conduit à l'ajout de quelques questions particulières auprès de la deuxième famille (notamment en ce qui a trait à la façon de tenir le volant). Cette procédure n'a cependant pu être respectée aussi assidûment par la suite parce que le temps ne me le permettait pas (trop d'entrevues à réaliser dans un court intervalle de temps) et parce que les membres de certaines familles ne pouvaient pas tous être rejoints dans la même période (dans un cas, par exemple, il m'a fallu attendre jusqu'à trois mois avant de pouvoir interviewer le père).

En ce qui a trait plus spécifiquement au contenu des entrevues, il est d'usage dans la recherche qualitative de recommander aux intervieweurs d'être sensibles à la saturation de l'entretien, c'est-à-dire de voir à couvrir le plus complètement possible les différents thèmes abordés avec le participant en sollicitant les précisions nécessaires, en tentant de « dénouer » les contradictions apparentes, etc. J'ai évidemment tenté de répondre au meilleur de mes capacités à cette exigence. Quelques facteurs ont cependant fait en sorte que le contenu de mes différentes entrevues ne peut être considéré parfaitement saturé.

Premièrement, je dois reconnaître que mon schéma d'entrevue comportait de trop nombreuses questions et que j'ai parfois eu tendance à privilégier l'achèvement de la tâche (voir à poser *toutes* les questions) au détriment de sa qualité (couvrir entièrement chaque question en sollicitant les précisions nécessaires, quitte à laisser tomber quelques questions plus marginales). Deuxièmement, je n'ai pas toujours su négocier un calendrier d'entrevue raisonnable. De fait, à quatre reprises deux participants ont été interviewés un à la suite de l'autre. Cette façon de procéder était loin d'être idéale pour moi puisque la fatigue accumulée faisait inévitablement en sorte que je « performais » moins bien au cours de la seconde entrevue. En outre, je ne pouvais avoir de recul sur chacune de ces deux entrevues. Il m'est même arrivée, parfois, de me demander si j'avais déjà posé telle ou telle question ou de confondre les réponses de l'un et de l'autre. Je ne suis cependant pas seule responsable des lacunes que peuvent comporter mes entrevues. En effet, malgré tous mes « encouragements » certains interviewés se sont montrés très peu loquaces (alors que d'autres l'ont été au contraire un peu trop !). Mais surtout, ces entrevues m'ont bel et bien confirmé que les conducteurs réfléchissent et se questionnent somme toute assez peu sur leurs façons de conduire. Plus souvent qu'autrement en fait, j'ai eu la très nette impression que les personnes interviewées découvraient, progressivement, le sujet avec moi. Et au fil de l'avancement du récit, des précisions étaient apportées par les participants, des contradictions émergeaient, des retours en arrière étaient effectués, d'autres sujets étaient abordés. Dans ce contexte, il n'était pas toujours facile pour moi de suivre parfaitement le fil de chacune des idées abordées. Ce n'est d'ailleurs parfois que rétrospectivement – en transcrivant les entretiens – que des contradictions ou des « oublis » flagrants me sont apparus. Je dois finalement souligner que les délais de recrutement n'ont pas été sans effet sur le contenu de mes entrevues. De fait, les premiers participants ont été rencontrés à la fin de l'été (en août) et les derniers au printemps (en avril). Or, les préoccupations des conducteurs ne sont pas exactement les mêmes tout au long de l'année. Les mois d'hiver, par exemple, appellent bien plus de réflexions spontanées sur les aléas et les particularités de la conduite hivernale que les mois d'été, le mois de décembre a pour effet de situer les propos sur la consommation d'alcool davantage (que tout autre mois) dans la perspective des *partys* de bureau et de famille, etc. Il ne s'agit toutefois pas ici de mettre en exergue

un quelconque biais dans mes entrevues mais bien de rappeler que la conduite automobile est un univers complexe, mouvant, dont on ne peut saisir toute la richesse en seulement deux ou trois heures d'entretien. À ce seul égard cependant, on pourra toujours qualifier mes entrevues d'incomplètes.

4.5 Stratégie et techniques d'analyse

Chaque entretien était enregistré sur bande magnétique. Le contenu des entretiens a été retranscrit intégralement à l'aide d'un logiciel de traitement de texte courant (*Microsoft Word*). Au total, près de 1 400 pages de verbatim ont ainsi été complétées.

Le protocole d'analyse que je comptais suivre à l'origine était des plus classiques. Tout d'abord, afin d'éviter que mon analyse ne soit indûment biaisée par mes présupposés théoriques, j'avais l'intention de lire (et de relire) attentivement chaque entrevue de manière à en dégager les thèmes et sous-thèmes, puis d'en relever les dimensions conceptuelles émergentes. Une seconde phase d'analyse, plus dirigée, devait par la suite me permettre de répondre aux questions spécifiques exposées dans la section 3.3.2 – ou à d'autres questions ayant émergé au cours de la réalisation des entretiens, de même que lors de la première phase d'analyse. Les premières lectures et premières tentatives de codification en marge des textes m'ont cependant rapidement conduit à l'abandon de cette stratégie d'analyse.

Comme je ne pouvais me payer un logiciel d'analyse, j'étais contrainte à travailler sur papier. Or, bien que mon schéma d'entrevue fût construit de manière à couvrir, étape par étape, différents aspects des comportements de conduite, plusieurs questions – et notamment la première où je demandais aux participants de décrire librement leur façon de conduire – entraînaient inévitablement des chevauchements. En outre, comme je l'ai déjà mentionné, les personnes interviewées ne suivaient pas toujours à la lettre la trame de mon schéma d'entrevue. Les différents thèmes à l'analyse (ex.: tous les propos ayant trait à la vitesse) pouvaient donc se trouver dispersés à maints endroits dans le texte et il était par le fait même relativement difficile d'extraire un portrait clair et complet de ces

thèmes du seul verbatim. L'amorce de la deuxième phase d'analyse a donc consisté à réorganiser complètement le corpus. 26 thèmes généraux ont été dégagés de la lecture des entrevues¹¹⁷. Chaque entrevue a par la suite été retravaillée de manière à regrouper l'ensemble des propos du participant sous l'un ou l'autre de ces 26 thèmes. Au cours de cette opération, les extraits d'entretien étaient scindés en sous-points (une idée par sous-point), sous-points qui demeuraient cependant fidèles au texte original puisque le verbatim n'était alors élagué que des redites et des mots superflus (les *eah*, *ben*, *hmm*, etc.). De plus, pour chacun des six comportements à l'analyse, les propos ont été regroupés sous quatre aspects principaux : le comportement usuellement adopté, les variations ponctuelles, les facteurs de changement à long terme et les changements survenus dans le passé. La réorganisation de chacune des entrevues se concluait par la rédaction d'un mémo retraçant les points saillants de l'entretien. À souligner également que parallèlement à ce travail de réorganisation, je voyais ponctuellement à écrire différents mémos analytiques.

Cette phase d'analyse fut évidemment relativement laborieuse. Elle m'a cependant permis d'entrer étroitement en contact avec mon corpus. D'ailleurs, plus la tâche progressait, plus le temps alloué à la rédaction de mémos analytiques augmentait. Il

¹¹⁷ L'auto-description des comportements de conduite, les comportements perçus comme étant généralisés, les comportements perçus comme étant personnels, les explications sur le phénomène général de la conduite automobile, les propos relatifs à la ceinture de sécurité, à la vision, aux activités parallèles, à la vitesse, aux feux de circulation, à l'alcool et aux drogues, les autres comportements de conduite, les comportements exceptionnels, les comportements ayant changé au fil du temps, les expériences particulières (accidents, contraventions, voyages, déménagements, etc.), les commentaires et réactions aux commentaires des autres, les commentaires sur la conduite des autres membres de la famille, les commentaires sur la conduite des amis et des autres membres de l'entourage, la conduite rêvée, le déroulement de la phase d'apprentissage, le déroulement de la phase d'enseignement, les commentaires relatifs aux infrastructures de transport, aux véhicules, aux autres conducteurs, aux règlements et au contrôle, de même qu'aux actions des institutions responsables (Société de l'assurance automobile, ministère des transports du Québec, etc.). À noter que bien que cette classification se voulait relativement exclusive, certains propos figuraient inévitablement sous plus d'un thème.

serait cependant incorrect de prétendre que l'analyse ne s'est amorcée qu'à ce stade. En fait, tout au long de la transcription des entrevues, quatre mots clés se sont nettement imposés à moi : Sensation, Confort, Contrôle et Identité. L'importance de ces termes ne s'est pas affaiblie au cours de la réorganisation du corpus. Au contraire, ils se sont davantage affirmés, se sont nuancés, se sont imbriqués et m'ont progressivement amenée à considérer tout à fait différemment la question des habitudes en matière de conduite automobile. Les entrevues que j'ai menées m'ont donc conduit à explorer d'autres voies que celles prévues initialement. La seule analyse du corpus ne me permettait pas cependant de répondre à toutes les questions et d'identifier clairement tous les rouages du mécanisme de l'habitude que j'avais vu poindre jusque là. J'ai donc dû chercher de nouveaux textes, de nouvelles théories et j'ai dû relire certains ouvrages examinés trop rapidement lors de la conceptualisation de mon projet.

Cette période de lecture et de réflexion m'a permis de progresser de façon importante. Suffisamment en fait pour que je me crois correctement outillée, dès ce moment, pour entreprendre la phase de rédaction des résultats; il ne me restait plus qu'à regrouper dans un seul document synthèse l'ensemble des différentes notes analytiques, puis à élaborer un plan détaillé de rédaction. J'ai cependant compris au cours de cette dernière étape qu'un pan important de l'analyse n'avait pas encore été réalisé et que, sans le vouloir, je m'étais progressivement éloignée de l'une des dimensions centrales de ma thèse. De fait, j'ai assez largement insisté dans ma problématique sur l'importance d'étudier l'activité – et non le seul individu conducteur. Or, en orientant plusieurs de mes questions de recherche vers l'examen des ressemblances et dissemblances observées aux plans réflexif et comportemental, de même qu'en articulant mon analyse essentiellement autour des différents entretiens individuels, je donnais préséance aux individus et aux groupes d'individus alors que c'est justement ce que je voulais éviter dans ma thèse. Il me fallait donc me « recentrer » sur l'analyse de l'activité en partant non pas des personnes, mais bien des différents aspects de la conduite (les différents comportements usuels, les différents facteurs d'adaptation ou de modification des comportements, etc.). Les documents dont je disposais ne me permettaient cependant pas de comparer aisément ces aspects. L'amorce de la troisième phase d'analyse a donc consisté à

réorganiser mon corpus en fonction des comportements de conduite étudiés. Plus spécifiquement, j'ai repris les documents créés dans la seconde phase d'analyse et j'ai regroupé dans des documents distincts tous les énoncés relatifs au port de la ceinture de sécurité, aux opérations d'exploration et de prise d'information visuelle, à la vitesse, au franchissement des feux de circulation, à l'alcool et à la drogue, aux activités parallèles à la conduite, de même qu'aux autres comportements de conduite dont ont fait état mes participants. Dans chacun de ces documents, les différents énoncés étaient regroupés en fonction des thèmes généraux (ex.: les différentes vitesses usuellement adoptées en milieu urbain, puis sur routes secondaires, etc., les contextes où la vitesse pratiquée est plus élevée qu'usuellement, les contextes où elle est plus basse, les facteurs susceptibles d'entraîner une modification (à la hausse, puis à la baisse) de la vitesse usuelle, les comportements exceptionnels en matière de vitesse, les commentaires exprimés par les autres en regard des vitesses pratiquées par le participant) et de certains thèmes plus spécifiques (ex.: la vitesse en situation de conduite hivernale, les contraventions reçues pour vitesse excessive, l'observation du tachymètre). Les différents énoncés figurant dans chacun de ces thèmes étaient par la suite regroupés et classés en fonction des idées maîtresses qui s'en dégagent. Cette (elle aussi longue et fastidieuse) opération de regroupement thématique se concluait par la rédaction de mémos analytiques.

Certains des aspects clés de la conduite automobile identifiés au cours de la phase précédente d'analyse (dont notamment ce qui avait trait à la sensation et aux émotions) ont également fait l'objet d'une analyse par regroupement thématique. De fait, la troisième phase d'analyse n'était pas totalement en rupture avec ce qui avait été réalisé antérieurement. Les principaux concepts identifiés en début d'analyse n'y ont d'ailleurs pas perdu de leur acuité et en ce sens, l'analyse thématique n'a en partie permis que de nuancer, de compléter et parfois de corriger certaines des observations et conclusions auxquelles j'étais parvenue dans la phase 2. Mais l'analyse thématique a aussi largement contribué à l'émergence de nouvelles idées. Renverser la perspective, chercher à mettre au jour ce qui distingue et ce qui réunit les comportements de conduite (et non ce qui distingue et ce qui réunit les conducteurs) n'a en bout de parcours pas été une opération superflue. Loin s'en faut.

Il est à noter finalement que j'ai pris soin, jusqu'à la toute fin, de compléter et de préciser mon analyse par la recherche et la lecture des textes pertinents. C'est donc armée de tous ces outils que j'ai (enfin !) pu entreprendre la rédaction des résultats.

Le lecteur pourra certainement juger que ma technique d'analyse n'était pas des plus « fonctionnelles ». Et il est vrai que j'y ai mis beaucoup de temps. Mais le passage du temps, à lui seul, permet souvent à la pensée de progresser et de se raffiner. J'ai d'ailleurs quelques fois constaté que des problèmes épineux sur lesquels j'avais âprement – et vainement – planché se résolvaient comme par enchantement après quelques semaines d'arrêt (forcé) de travail. À certains égards donc, les longs mois passés à la transcription et à l'analyse du corpus peuvent constituer un atout, bien plus qu'un handicap. Je crois du moins que ce fut le cas pour moi – mais peut-être ai-je tort de penser ainsi. Ce dont je suis certaine cependant, c'est que je n'aurais pu parvenir aux mêmes résultats si j'avais complété ma thèse dans les délais (de plus en plus courts) recommandés...

CHAPITRE 5

CARACTÉRISTIQUES DES ENTREVUES RÉALISÉES ET PROFIL DES INTERVIEWÉS

5.1 Caractéristiques des entrevues réalisées

Au total, trente personnes ont participé à cette étude – soit l'équivalent de huit (8) familles et de quatre (4) participants complémentaires.

Les entrevues ont été réalisées entre le 18 août 2003 et le 6 avril 2004. La majorité (18 / 30) ont cependant eu lieu au cours de l'automne 2003. La plupart des trente entretiens ont par ailleurs été menés au domicile des participants.

La durée moyenne des entrevues se situe aux environs d'une heure trois quarts. Tous les participants n'ont toutefois pas « étayé » également leurs propos, les (trois) entrevues les plus courtes ayant été bouclées en à peine 70 minutes alors que la plus longue a duré trois heures. Quelques raisons peuvent expliquer plus précisément cet écart important dans la durée des entretiens. J'ai déjà mentionné que certains participants étaient peu volubiles et qu'ils n'ont donc pas, spontanément, parlé de leur expérience de la conduite automobile avec autant de précisions et de détails que les autres. Ce ne sont cependant pas avec ces interviewés que les entrevues ont été les plus courtes puisque la brièveté de leurs réponses n'avait en bonne partie pour effet que de m'obliger à intervenir davantage

en sollicitant des précisions, ou en posant des questions susceptibles d'éveiller les souvenirs. En réalité, les entretiens les plus rapides ont eu lieu en début de recherche, alors que mon schéma et ma technique d'entrevue n'étaient pas encore bien rôdés, particulièrement en regard des personnes ayant une expérience de conduite plus limitée. Les entretiens les plus courts révèlent donc, il est vrai, une certaine incomplétude que l'on doit principalement attribuer aux lacunes de mon schéma initial d'entrevue. Mis à part ces cas spécifiques, il est apparu que, de manière générale, l'ensemble des questions pouvaient être adéquatement couvertes en une heure trente à deux heures.

5.2 Profil des interviewés

Sexe et âge des participants¹¹⁸

Les huit pères rencontrés avaient, au moment de l'entrevue, entre 43 et 54 ans alors que l'âge des huit mères se situait entre 43 et 51 ans. Dans ces huit familles, sept jeunes femmes âgées entre 17 et 23 ans ont été interviewées, de même que trois jeunes hommes âgés respectivement de 20, 23 et 24 ans. À ces participants s'ajoutent un jeune homme de 18 ans, une jeune femme de 28 ans, une jeune mère de famille de 34 ans, de même qu'un jeune père de famille de 37 ans. Au total, l'échantillon comporte donc un peu plus de femmes que d'hommes (17 femmes versus 13 hommes). Cette situation est essentiellement attribuable, comme je l'ai déjà signalé, aux difficultés que j'ai éprouvées à trouver des familles comportant un ou des jeune(s) homme(s) conducteur(s).

¹¹⁸ Les principales caractéristiques des participants sont présentées de façon plus individualisée dans le tableau I qui figure à la fin de la présente section, aux pages 201 à 203.

Composition familiale

Tous les parents rencontrés avaient deux ou trois enfants (y compris les deux jeunes parents « complémentaires »). J'ai déjà mentionné à quel point il pouvait s'avérer délicat d'écarter de l'étude l'un ou l'autre des enfants conducteurs et que je n'ai eu d'autre choix que d'interviewer tous les jeunes, même s'ils ne répondaient pas entièrement à mes critères d'échantillonnage originaux. Au final cependant, cette situation ne s'est présentée que deux fois. Dans une famille, j'ai interrogé les deux enfants (deux jeunes filles) alors que dans une seconde famille, j'ai interviewé deux des trois enfants (deux jeunes filles également, le seul jeune homme de la famille séjournant à l'extérieur du pays). Dans les six autres cas, un seul enfant a été interviewé par famille soit parce que l'autre ou les autres enfant(s) s'écartai(en)t nettement des critères d'échantillonnage (âgé(s) de plus de 24 ans / âgé(s) de moins de 16 ans; tout juste au stade du permis d'apprenti), ou soit parce qu'il(s) n'étai(en)t pas facilement rejoignable(s).

À souligner que les participants sont identifiés dans la suite du texte en fonction de leur position dans le cercle familial. Ainsi, les lettres P, M et E sont respectivement employées pour signifier « Père », « Mère » et « Enfant ». Ces lettres sont suivies de l'identification de la famille : F1 pour la première famille rencontrée, F2 pour la seconde, etc. Lorsque plus d'un enfant ont été interrogés par famille, la lettre E est suivi des chiffres 1 (premier enfant rencontré) ou 2 (deuxième enfant rencontré). « PF3 » désigne donc le père de la troisième famille interviewée alors que « E2F2 » renvoie au deuxième enfant rencontré dans la deuxième famille de l'échantillon. Les participants complémentaires, pour leur part, sont identifiés par les mentions « E9 » (le jeune homme de 18 ans), « M10 » (la jeune mère de famille de 34 ans), « P11 » (le jeune père de famille de 37 ans) et « S12 » (la jeune femme célibataire (en solo) de 28 ans).

Lieu de résidence

La moitié des participants (16 / 30) résidaient dans la région immédiate de Québec (ville et banlieue). Quatre familles ont par ailleurs été recrutées à l'extérieur, et plus précisément sur la rive sud de la ville de Québec, dans une ville de la Beauce, dans un village du comté de Portneuf et dans un village du comté de Bellechasse. La famille la plus éloignée résidait à environ une heure des limites ouest de la ville de Québec.

Tel qu'anticipé, le lieu de résidence m'a permis de diversifier les profils de conduite puisqu'il est apparu qu'il a des répercussions, notamment, sur les types de comportements adoptés (ex.: en général, les participants de l'extérieur avaient plus souvent l'occasion d'effectuer des dépassements sur routes à contresens que ceux habitant en ville; en contrepartie, les participants de l'extérieur avaient moins souvent l'occasion d'effectuer des manœuvres de changement de voie), sur l'aisance avec laquelle ces conducteurs affrontaient certaines situations de conduite (ex.: en général, les participants de l'extérieur sont apparus nettement plus familiers et plus à l'aise avec la conduite sur routes secondaires que les participants résidant dans la ville de Québec, alors que ces derniers, dans l'ensemble, craignaient moins d'emprunter les autoroutes urbaines que ceux résidant à l'extérieur), de même que sur la dynamique de leurs déplacements (ex.: les participants de l'extérieur étaient moins aux prises, dans leur vie quotidienne, avec des problèmes de congestion routière; leurs déplacements étaient par ailleurs souvent un peu plus fluides simplement du fait qu'ils rencontraient moins de feux de circulation). Évidemment, le lieu de résidence n'explique pas à lui seul les différences observées dans le profil de conduite des participants. Il m'apparaissait cependant important de souligner ici que l'échantillon recueilli permet de couvrir, dans une certaine mesure à tout le moins, les particularités de la conduite en milieu urbain, mais aussi celles – très souvent négligées dans la recherche en sécurité routière – de la conduite en milieu plus rural.

Niveau de scolarité et occupation

Dans l'ensemble, l'échantillon recueilli peut être considéré surscolarisé puisque la moitié des participants (16 / 30) avaient fréquenté l'université ou la fréquentaient au moment de l'entrevue¹¹⁹. Plus spécifiquement, chez les pères, cinq participants avaient obtenu un baccalauréat, un (1) un diplôme d'études collégiales et deux (2) un diplôme d'études secondaires. Les mères sont pour leur part un peu moins scolarisées, trois d'entre elles ayant un baccalauréat, une (1) un diplôme d'études collégiales et quatre (4) un diplôme d'études secondaires. Les trois adultes « complémentaires » avaient par ailleurs tous obtenu le baccalauréat. Du côté des jeunes, cinq étudiaient au moment de l'entrevue à l'université et quatre fréquentaient le cégep. Une jeune femme avait par ailleurs complété ses études collégiales et occupait un emploi à temps plein, et un jeune homme, qui avait interrompu ses études (collégiales), était à la recherche d'emploi au moment de l'entrevue. Seulement deux des onze jeunes conducteurs rencontrés n'étaient donc pas aux études.

Les emplois occupés par les hommes interviewés sont relativement diversifiés : rédacteur en chef d'un magazine spécialisé, comptable, pharmacien, technicien en thanatologie, graphiste, propriétaire d'un garage de mécanique automobile, etc. Une seule femme était « mère au foyer », les autres occupant des postes eux aussi relativement diversifiés : technicienne en administration, secrétaire, pharmacienne, designer, professeure dans un collège d'informatique, cadre au sein d'une organisation gouvernementale, etc. À souligner cependant que si les types d'occupation des participants « adultes » sont variés, la plupart occupaient néanmoins des postes que l'on pourrait qualifier de « professionnels ». En fait, les personnes interrogées faisaient pour la plupart partie de la classe moyenne / moyenne élevée. Mon objectif de recruter des familles dont le statut socio-économique est différent n'a donc pas été atteint.

¹¹⁹ À titre indicatif, selon le recensement de 2001 effectué par Statistique Canada, 16,7% de la population âgée de 15 ans et plus et résidant dans la région de la Capitale-Nationale avaient obtenu un grade universitaire. À l'échelle provinciale, ce taux était de 14% (Institut de la Statistique du Québec, 2006).

Motorisation des foyers

Dans les huit foyers visités (et chez la jeune mère de 34 ans), on pouvait compter au moins deux véhicules automobiles (les deux autres « adultes » complémentaires ne possédaient qu'une seule voiture). Dans trois de ces familles, on retrouvait même trois véhicules et dans deux autres, on pouvait en dénombrer jusqu'à cinq ! Évidemment, il ne s'agissait pas toujours de modèles très récents ou très luxueux. Ce nombre demeure toutefois élevé et tend aussi à confirmer que les « adultes » interviewés étaient relativement à l'aise financièrement (ou à tout le moins qu'ils n'étaient pas défavorisés). Il faut cependant préciser que le taux de motorisation est assez élevé au Québec. À titre indicatif, on y recensait en 2004 3 724 384 véhicules de promenade (automobiles et camions légers) pour 4 260 944 détenteurs de permis de classe 5, soit un ratio (grossièrement établi, il va sans dire) de près de 0,9 véhicule de promenade par détenteur de permis (SAAQ, 2005). Une enquête effectuée par Statistique Canada sur les dépenses des ménages indique plus spécifiquement qu'en 2003, 22% des foyers québécois ne disposaient d'aucun véhicule automobile; en contrepartie toutefois, 30% des foyers interrogés comptaient au moins deux véhicules (5% trois et plus). On ne peut donc considérer, dans cette optique, que les familles interviewées se trouvaient totalement en marge de ce que l'on peut observer au plan national.

Il est par ailleurs à souligner que, si les familles rencontrées n'étaient pas aux prises avec de graves problèmes de mobilité, tous les enfants n'avaient pas pour autant toujours facilement accès à l'une ou l'autre des voitures familiales. Cinq des jeunes conducteurs interviewés possédaient leur voiture particulière (dont deux dans l'une des familles disposant de cinq véhicules) et pouvaient donc se déplacer à leur guise. Les six autres jeunes ne pouvaient cependant conduire que lorsque leurs parents acceptaient de leur prêter les clés de l'une de leurs voitures, ce qui, manifestement, n'était pas toujours très fréquent. Il n'était en fait pas rare, dans leurs cas, de passer plus d'une semaine sans avoir l'occasion de prendre le volant. L'assez forte motorisation des familles rencontrées ne se traduisait donc pas nécessairement par une plus grande expérience de conduite chez tous les jeunes interviewés.

Expérience de conduite

Le nombre d'années de détention du permis de conduire chez les parents se situait au moment de l'entrevue entre 17 et 38 ans. Tous les pères ont obtenu leur permis assez jeunes (au plus tard à 18 ans) et ils avaient donc – à l'exception du plus jeune père de 43 ans – un minimum de 30 ans d'expérience de conduite à leur actif. La situation est un peu plus variable chez les mères (de 17 à 33 ans de détention du permis) qui, dans l'ensemble, ont obtenu leur permis à un âge plus avancé. Une seule mère a en effet obtenu son permis de conduire à 18 ans, alors que les autres l'ont toutes postulé dans la vingtaine (la mère la plus « tardive » a obtenu son permis à l'âge de 29 ans). Chez les participants complémentaires, le nombre d'années de détention du permis était respectivement de 18 ans (jeune mère de 34 ans), de 21 ans (jeune père de 37 ans) et de 10 ans (jeune femme de 28 ans). Les deux femmes de cette génération ont donc obtenu leur permis plus tôt (à 16 et à 18 ans) que leurs consœurs de la génération précédente. Du côté des jeunes, trois participants détenaient le permis probatoire (depuis moins d'un an dans deux cas). Tous les autres détenaient le permis régulier, certains depuis 1 an ou moins (trois cas), certains depuis 4 ans (trois cas), et certains depuis 5 ans (deux cas).

Le kilométrage que les participants ont déclaré parcourir annuellement est apparu relativement contrasté (de moins de 5 000 à 80 000 kilomètres par année). Chez les pères, six interviewés ont répondu qu'ils devaient parcourir chaque année dans les 20 000 à 30 000 kilomètres. Deux pères se démarquaient cependant nettement du lot avec un kilométrage annuel estimé aux environs de 60 000 dans un premier cas, et de 80 000 dans le second cas. Ces kilométrages très élevés (la moyenne québécoise se situant, approximativement, aux environs de 20 000 km / année) s'expliquent essentiellement du fait que ces deux hommes avaient, dans le cadre de leurs activités professionnelles, à se déplacer un peu partout dans la province. Sans être ce que l'on appelle des professionnels de la route¹²⁰, ces deux participants avaient donc une

¹²⁰ Expression généralement utilisée pour désigner les personnes occupant un emploi axé sur le déplacement (camionneurs, conducteurs de taxi, livreurs, etc.).

expérience de la conduite nettement supérieure à celle de la moyenne des conducteurs québécois. Du côté des mères, les kilométrages annuels indiqués se sont avérés beaucoup plus variables : moins de 5 000 km (un cas), entre 5 et 10 000 km (un cas), entre 10 et 15 000 km (quatre cas), 20 000 km (un cas) et 30 000 km (un cas). Chez les participants complémentaires, le jeune père estimait conduire somme toute un peu moins que ses homologues plus âgés (15 000 kilomètres annuellement), alors que les deux femmes faisaient au contraire partie des conductrices qui estimaient se déplacer le plus, avec des kilométrages annuels évalués à près de 25 000 dans un cas et entre 30 et 35 000 dans l'autre cas. Du côté des jeunes finalement, le kilométrage annuel estimé s'est dans l'ensemble révélé assez faible. Dans la moitié des cas, la distance annuellement parcourue a été estimée à moins de 5 000 kilomètres. En outre, le kilométrage annuel ne s'élevait au-dessus de la barre des 10 000 kilomètres que chez des jeunes qui avaient leur permis régulier depuis 4 ou 5 ans *et* qui possédaient un véhicule particulier, et même dans ce contexte, le kilométrage estimé demeurait généralement modeste (12 000-14 000 kilomètres dans trois cas). Une jeune femme se distinguait cependant nettement des autres, avec une distance annuellement parcourue de l'ordre de 35 000 kilomètres. Cette jeune conductrice – qui était d'ailleurs la seule à occuper un emploi à temps plein au moment de l'entrevue – se trouvait même à circuler davantage que la plupart des pères et des mères interviewés, en grande partie parce qu'elle avait, elle aussi, à se déplacer régulièrement dans le cadre de son travail.

Bien que le profil d'expérience des pères apparaisse dans l'ensemble plus homogène que celui des trois autres groupes, la juxtaposition du nombre d'années de détention du permis de conduire et du kilométrage parcouru annuellement semblait confirmer – en première analyse – que les expériences de conduite de mes participants étaient, comme je le souhaitais, minimalement contrastées. Ces deux paramètres ne disent cependant pas tout et j'avais d'ailleurs colligé d'autres renseignements dans la fiche signalétique (en l'occurrence, la fréquence de conduite, le moment des déplacements, les buts principaux des déplacements, de même que les types de routes généralement empruntées) afin d'évaluer plus finement les niveaux d'expérience de conduite de mes participants. Il m'est cependant rapidement apparu que les différentes informations recueillies dans la

fiche signalétique – y compris celles dont j’ai fait état dans les paragraphes précédents – ne donnaient qu’un aperçu très grossier de la situation.

Les renseignements concernant le nombre d’années de détention du permis de conduire sont, de toute évidence, les plus robustes. Ces informations comportaient néanmoins, chez les participants plus âgés, une certaine part d’approximation puisque presque tous ont évalué ce nombre d’années par simple calcul¹²¹, en tentant de se remémorer l’âge à laquelle ils avaient postulé le permis (ex.: j’ai 48 ans et j’ai eu mon permis du moment que j’ai eu l’âge de conduire. Ça doit donc faire 32 ans). Or, il n’est pas certain que ce souvenir était très précis¹²². En bout de parcours cependant, l’erreur n’est sans doute jamais plus que de une ou de deux année(s) ce qui, particulièrement sur 20 ou 30 ans, n’a en réalité aucune incidence notable. La situation est par contre bien plus problématique en ce qui a trait aux autres renseignements.

Le kilométrage annuel estimé est sans doute relativement précis chez les participants qui avaient à se déplacer très régulièrement dans le cadre de leurs activités professionnelles. Dans l’ensemble toutefois, les participants n’ont pas semblé avoir une idée très nette de la distance qu’ils parcouraient chaque année. Les réponses étaient parfois clairement approximées en fonction du kilométrage total figurant au compteur de la voiture. Ces réponses ne prenaient cependant pas compte des fluctuations dans les déplacements (ex.: un voyage à l’extérieur qui a pour effet d’accroître sensiblement le kilométrage du véhicule au cours d’une année particulière), et du partage du véhicule (les participants omettaient de considérer le kilométrage ayant pu être parcouru par leur conjoint(e) ou leur(s) enfant(s)), ce qui avait manifestement pour effet, chez certains participants, d’entraîner une surévaluation de la distance parcourue. Bien entendu, on peut encore une fois considérer qu’un tel type de surévaluation n’a finalement qu’un impact négligeable

¹²¹ Une mère a cependant sorti de son porte-monnaie la copie de son premier permis de conduire !

¹²² Tous les pères, notamment, situaient l’âge légal d’obtention du permis à 16 ans. Or, s’il s’agit bien, depuis un certain moment déjà, de l’âge minimum auquel on est en droit de postuler un permis de conduire de classe 5, je crois savoir que l’âge légal a déjà été fixé à 18 ans. Je n’ai cependant pu trouver confirmation à ce sujet.

dans l'établissement du niveau d'expérience de conduite des participants. Il faut cependant souligner que plusieurs interviewés n'avaient même pas idée du kilométrage du véhicule conduit et que les réponses données dans ces cas – à défaut de pouvoir s'appuyer sur un repère concret – semblaient bien davantage faire appel à des considérations de nature sociale (ex.: chercher à « asseoir » son niveau d'expérience de conduite en surévaluant le kilométrage parcouru) qu'à des considérations de nature plus factuelle. Ceci est particulièrement vrai chez les jeunes conducteurs qui, pour la plupart, avaient manifestement tendance à surévaluer la distance parcourue et ce, souvent de façon relativement importante (ex.: certains ont spontanément répondu qu'ils devaient parcourir 10 000 ou même 15 000 kilomètres par année alors qu'en examinant avec eux le détail des différents déplacements effectués, je ne pouvais que conclure que la distance parcourue ne pouvait guère dépasser les 5 000 kilomètres). Mais ceci est également vrai chez certains conducteurs plus âgés. L'une des femmes interviewées, par exemple, a tout d'abord répondu qu'elle devait parcourir près de 40 000 kilomètres, en supposant qu'il s'agissait là de la moyenne québécoise. Comme j'ai rectifié cette information (la moyenne se situe plutôt aux environs de 20 000 km), elle a par la suite révisé sa réponse pour établir son kilométrage annuel aux environs de 25 000. Or, les différents déplacements de cette femme (principalement de courts trajets dans la région immédiate de Québec auxquels s'additionnaient un ou deux voyage(s) à Montréal chaque année), me laissaient croire que son kilométrage annuel se situait même en deçà de la barre des 20 000 kilomètres...

Au caractère souvent très approximatif des réponses données s'ajoute le fait que les renseignements colligés sur le kilométrage parcouru – de même que ceux portant sur la fréquence de conduite, les types de routes ou d'environnements dans lesquels circulent ces conducteurs, etc. – étaient presque toujours estimés par les interviewés en ne tenant compte que du pattern de déplacement ayant cours au moment de l'entrevue. Or, il est apparu au fil des entretiens que ces patterns de déplacement pouvaient avoir varié dans le temps, parfois considérablement, en raison, notamment :

- d'un changement dans les activités professionnelles (l'un des pères interviewés, par exemple, possédait une entreprise de services qui nécessitait de nombreux déplacements dans diverses villes du Québec. Le pattern de déplacement de ce père avait cependant changé de façon importante quelques années précédant l'entrevue puisqu'il avait pu embaucher des employés pour effectuer les déplacements à sa place et qu'il travaillait depuis lors principalement à son lieu de résidence.);
- d'un changement au plan familial (ex.: des participant(e)s qui ont dû restreindre leurs déplacements lorsque leurs enfants étaient en bas âge, qui les ont augmentés lorsque ceux-ci ont atteint l'adolescence (le fameux taxi 3000 !), puis qui les ont à nouveau réduits lorsque leurs enfants sont eux-mêmes devenus conducteurs) ou au plan « conjugal » (ex.: des participantes qui ont augmenté ou qui ont au contraire réduit leurs déplacements à la suite d'une séparation);
- d'un changement au plan économique (ex.: des participant(e)s qui ont eu la possibilité d'acquérir un deuxième véhicule et, par là, d'augmenter leurs déplacements);
- d'un déménagement (ex.: des participant(e)s qui se sont rapproché(e)s de leur lieu de travail au point de pouvoir faire le trajet à pied, ou au contraire qui s'en sont éloigné(e)s et qui ont dû par le fait même conduire davantage).

Il faut par ailleurs préciser que ce sont chez les jeunes conducteurs que les variations dans les patterns de déplacement sont apparues les plus marquées, alors même que c'est chez ces jeunes conducteurs qu'il peut s'avérer important de discriminer adéquatement les différents niveaux d'expérience de conduite.

Les jeunes interviewés ont pour la plupart très peu conduit au cours de la ou des première(s) année(s) ayant suivi l'obtention du permis d'apprenti. La passation de l'examen donnant accès au permis probatoire s'est d'ailleurs souvent traduite pour eux

par une réduction de la conduite, leurs parents ne se sentant plus tenus de les faire pratiquer. Tous n'ont cependant pas suivi le même parcours. En fait, au moment de l'entrevue, trois des jeunes interviewés n'avaient encore jamais conduit sur une base minimalement régulière. Deux autres (dont une jeune femme possédant son permis de conduire régulier depuis quatre ans) avaient eu cette opportunité, mais pour une courte période seulement (leurs parents leur ayant cédé les clefs d'un véhicule le temps d'un emploi d'été). Quatre autres jeunes conduisaient par ailleurs sur une base régulière, mais ce depuis moins d'une année à quatre ou cinq années tout au plus (depuis qu'ils avaient acquis un véhicule, en fait), alors qu'un jeune homme, qui avait dans le passé conduit sur une base très régulière, ne conduisait pratiquement plus au moment de l'entrevue, faute notamment d'avoir accès à un véhicule. Ainsi, sur les onze jeunes conducteurs interviewés, une seule a eu – dès le tout début et encore au moment de l'entrevue – l'occasion de conduire sur une base très régulière¹²³. Inutile dans ce contexte d'insister sur les limites de l'indicateur « nombre d'années de détention du permis de conduire » chez les jeunes ! En outre, il est apparu que les déplacements des jeunes pouvaient sensiblement varier au cours d'une même année en raison, notamment, d'un changement dans leurs activités (ex.: conduite quotidienne en été pour aller travailler mais restreinte à la fin de semaine pendant la période scolaire), mais aussi en raison d'événements plus extraordinaires, tels que des voyages à l'étranger. Dans deux cas, le voyage à l'étranger a entraîné un arrêt complet de la conduite pour une période allant de cinq mois (une jeune femme partie étudier à l'étranger) à un an (un jeune homme parti explorer l'Europe). Dans d'autres cas cependant, il a au contraire contribué à accroître sensiblement l'expérience de conduite. C'est notamment le cas chez l'un des jeunes participants qui avait effectué l'été précédent l'entrevue un périple au Canada, aux États-Unis et au Mexique, périple au cours duquel il avait parcouru environ 25 000 kilomètres en trois mois alors qu'usuellement, ses déplacements s'avéraient beaucoup plus limités (principalement dans la région de Québec avec en plus quelques rares voyages Québec-Montréal).

¹²³ Il s'agit cependant de l'une des participantes se trouvant au stade du permis probatoire.

Toutes ces variations ne sont pas prises en compte lorsqu'on ne considère que les indicateurs généraux de la conduite usuelle (kilométrage annuel, fréquence de conduite, etc.) et dans ce contexte, il me semblait inapproprié de me limiter aux brèves réponses colligées dans la fiche signalétique. En vue de catégoriser un peu plus finement les divers niveaux d'expérience de conduite de mes participants, j'ai donc élaboré une cote d'expérience en y intégrant toutes les informations pertinentes ayant pu être recueillies en cours d'entrevue (les comptes-rendus sur la vitesse, notamment, me livraient un certain nombre de renseignements sur les types de déplacement). Plus spécifiquement, j'ai tenu compte pour effectuer cette classification : du type de permis de conduire (probatoire versus régulier) et du nombre d'années de détention du permis (en considérant le nombre d'années depuis lesquelles la conduite est minimalement régulière), du kilométrage annuel (que j'ai parfois dû réviser), de la fréquence de conduite et de la variabilité de cette fréquence au cours d'une même année, des types de déplacement (étendus ou dans les environs seulement, en suivant toujours les mêmes trajets ou non, ailleurs en province, ailleurs dans le monde), de même que de la stabilité globale du pattern de déplacement (relativement stable versus n'avoir conduit régulièrement qu'au cours de certaines périodes charnières).

Sur la base de ces différentes informations, les niveaux d'expérience de conduite ont été reportés sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à « très peu d'expérience de conduite » et 5 à une « très grande expérience de conduite ». Globalement, les cotes des trente participants se répartissent comme suit :

- 1- Très peu d'expérience : cinq (5) individus (cinq jeunes conducteurs (3 F et 2 H))
- 2 -Assez peu d'expérience : cinq (5) individus (trois jeunes conductrices et deux mères)
- 3 -Expérience moyenne : dix (10) individus (deux jeunes conducteurs, cinq mères, un père, le jeune père complémentaire de 37 ans et la jeune femme de 28 ans)
- 4 -Assez grande expérience : sept (7) individus (une jeune conductrice, une mère, quatre pères et la jeune mère de 34 ans)
- 5 -Très grande expérience de conduite : trois (3) individus (trois pères)

Évidemment, cette classification demeure grossière mais surtout approximative puisque tous les renseignements nécessaires n'avaient pas été colligés de façon systématique. Elle a néanmoins le mérite de départager plus clairement – que ne l'auraient fait les seules données générales¹²⁴ – les niveaux d'expérience des participants et, ainsi, de mettre en lumière que l'échantillon recueilli n'est pas simplement bipartite (c'est-à-dire composé d'un groupe de jeunes conducteurs inexpérimentés et d'un groupe d'« adultes » expérimentés); les niveaux d'expérience sont en réalité plus variables et ce, tant chez les « adultes » que chez les jeunes conducteurs rencontrés.

Bilan accidentologique

Certains participants en sont venus à décrire – en cours d'entrevue – un ou quelques-uns des événements accidentels (ou quasi accidentels) dans lesquels ils avaient été impliqués dans le passé puisque de toute évidence, ces incidents avaient été pour eux des événements marquants (ou à tout le moins notables) dans leur carrière de conducteur. Ces événements n'ont cependant pas tous été relatés avec détails et précisions. En outre, un certain nombre de participants n'ont pas spontanément abordé cet aspect dans le récit de leurs pratiques. Les renseignements dont je dispose à ce sujet ont donc dans leur cas été recueillis essentiellement lors de la complétion de la fiche signalétique, où je leur demandais de m'indiquer le nombre d'accidents dans lesquels ils avaient été impliqués (sans égard à la responsabilité), de même que la gravité de ces accidents (dommages matériels seulement, avec blessé(s) léger(s), ou avec blessé(s) grave(s)).

Ces renseignements avaient été colligés en vue de pouvoir contraster, le cas échéant, les récits des interviewés, l'expérience accidentelle étant susceptible de constituer une variable discriminante clé. Or, si les renseignements recueillis dans la fiche sur

¹²⁴ À titre d'exemple, une mère qui détenait son permis de conduire depuis 27 ans et qui a déclaré parcourir 20 000 kilomètres par année ne s'est finalement vue attribuer qu'une cote 2 (assez peu d'expérience). À l'inverse, une jeune femme qui ne détenait son permis de conduire régulier que depuis quatre ans s'est vue attribuer une cote 4 (assez grande expérience).

l'expérience de conduite sont apparus quelque peu litigieux, la situation s'est avérée encore bien plus problématique en ce qui a trait aux accidents.

Dans tous les cas, le décompte des accidents demeure à bien des égards très approximatif. D'abord parce qu'un certain nombre d'accidents – particulièrement lorsqu'il ne s'agit que de collisions avec dommages matériels (ce que l'on appelle dans le jargon les accidents DMS) – sont susceptibles d'être oubliés au fil des ans. On peut bien sûr considérer que ces oublis sont probablement plus fréquents lorsque l'accident est survenu de nombreuses années auparavant. Mais il semble que même des événements assez récents peuvent ne pas revenir à la mémoire. À titre d'exemple, Maycock et al. (1991, dans Lucas 2003) ont observé un taux global d'oubli de 30% des accidents (toute importance confondue) sur une période de seulement trois ans. On peut par ailleurs supposer que les accidents avec blessés sont plus susceptibles d'être conservés en mémoire et, par le fait même, d'être répertoriés avec plus d'exactitude. Toutefois, ces types d'accidents sont (heureusement !) peu fréquents et la grande majorité des conducteurs ne seront impliqués dans leur vie que dans des accidents aux conséquences mineures (DMS ou avec blessé(s) léger(s), c'est-à-dire avec des blessures ne nécessitant pas une hospitalisation). Aucune des trente personnes interviewées n'a d'ailleurs mentionné avoir été impliquée dans un accident avec blessé(s) grave(s)¹²⁵ et seulement un (1) des participants a clairement fait état d'un accident ayant entraîné des blessures légères¹²⁶. Le décompte des expériences accidentelles de mes participants est donc essentiellement fondé sur le souvenir des accidents DMS vécus dans le passé, alors même qu'il s'agit des types d'accidents les plus susceptibles d'être oubliés. Mais un problème encore plus important est apparu lorsque j'ai constaté que tous n'entendaient pas ou ne comprenaient pas le terme « accident » de la même manière. Dernière les différentes interprétations du terme se cache en réalité une question tout à fait pertinente : Qu'est-ce qu'un accident ? Une perte de contrôle l'hiver qui entraîne une sortie de route

¹²⁵ Une mère a cependant relaté un accident important, vécu alors qu'elle était âgée d'environ 12 ans, et où son frère (lui aussi passager) avait subi de graves blessures aux jambes.

mais qui ne provoque aucun dommage matériel, est-ce un accident ? Érafler la carrosserie en accrochant un muret dans une aire de stationnement, est-ce un accident ? Pour certains de mes participants, il semble a posteriori qu'il n'y avait lieu de parler d'accident que lorsqu'il y avait eu *collision* entre deux véhicules (ou entre un véhicule et un autre usager de la route (piéton, cycliste, etc.)). Pour d'autres, il semble plutôt qu'il y avait eu accident du moment que le véhicule avait subi des *dommages notables*¹²⁷, alors que pour d'autres encore, un événement sans incidence matérielle – mais qui avait engendré une certaine dose de peur ou de stress – pouvait clairement être défini comme un accident. En d'autres termes, il m'est apparu qu'un accident significatif pour l'un pouvait ne même pas être considéré comme un événement accidentel pour l'autre ! J'ai tenté de contourner ce problème en demandant aux participants de se remémorer les divers incidents qu'ils avaient pu vivre au volant de leur véhicule (les accidents dans lesquels ils avaient été impliqués, mais aussi les petits accrochages, les sorties de route, etc.). Cette précaution n'a cependant certainement pas été suffisante – d'autant plus qu'elle ne règle pas la question des oublis – aussi faut-il considérer avec réserve les chiffres présentés dans le tableau synthèse figurant à la fin de ce chapitre.

La grande majorité des personnes interviewées ont mentionné avoir été impliquées – à titre de conducteur – dans au moins un événement accidentel. En fait, seulement cinq participants ne pouvaient se remémorer un quelconque événement et de ces cinq, trois étaient des jeunes femmes qui ne conduisaient que depuis peu (deux détenaient le permis

¹²⁶ Encore une fois, quelques participants se sont toutefois souvenu d'accidents avec blessé(s) léger(s) vécus des années auparavant et alors qu'ils étaient passagers.

¹²⁷ L'importance perçue des dommages peut bien entendu être variable. Chez les jeunes notamment, un incident ayant occasionné pour 100 dollars de dommage n'est pas nécessairement considéré comme étant négligeable. Il faut en outre ajouter que les dommages n'ont pas que des conséquences d'ordre monétaire pour les jeunes. L'incident a pu être marquant pour eux simplement parce qu'ils redoutaient la réaction de leurs parents (Que vont-ils dire lorsqu'ils vont apprendre que j'ai abîmé leur voiture ? Vont-ils encore me faire confiance et accepter de me la prêter ?). D'ailleurs, c'est peut-être cette raison qui explique que certains des parents interviewés se souvenaient plus aisément de l'accident mineur qu'ils avaient eu au volant de la voiture de leurs parents 20 ou même 30 ans auparavant que de ceux qu'ils avaient vécus plus récemment.

probatoire et une avait obtenu le permis régulier peu de temps avant l’entrevue). L’accident mineur apparaît donc être une expérience relativement généralisée chez mes participants. Tous ne présentaient cependant pas pour autant des bilans équivalents. Près de la moitié (14) des participants n’ont recensé qu’un ou deux événement(s) accidentel(s). Sept interviewés ont cependant pu en identifier au moins trois ou quatre, et quatre autres interviewés en ont recensés plus de cinq. Il faut par contre bien préciser que le seul nombre d’accidents ne reflète pas ce que l’on pourrait considérer être le profil « accidentogène » de l’individu. De fait, si la majorité des interviewés ont fait état d’au moins un accident avec dommages matériels, tous les accidents évoqués n’apparaissent pas pour autant comparables. Dans bien des cas, il ne s’agit que de dommages très mineurs liés à des manœuvres dans des aires de stationnement (ex.: avoir éraflé une aile en s’insérant dans le stationnement) ou à l’entrée et à la sortie d’aires de stationnement. Un certain nombre des accidents évoqués résultaient bien entendu de manœuvres effectuées sur la voie de circulation, mais même dans ces cas, l’importance des dommages était très variable (ex.: une roue abîmée pour avoir percuté la chaîne de trottoir *versus* le véhicule déclaré perte totale à la suite d’une collision latérale). Par ailleurs, le nombre d’accidents n’indique pas qui a commis l’erreur ou la faute (ex.: une participante qui s’est faite percuter par l’arrière alors qu’elle était immobilisée sur la voie de circulation *versus* une autre qui est entrée en collision avec un véhicule après avoir « brûlé » un feu de circulation). Et même lorsque la responsabilité peut être clairement établie, il faut prendre garde à ne pas faire équivaloir les accidents résultant d’un comportement clairement inapproprié, infractionniste (ex.: le feu de circulation brûlé) et ceux résultant, par exemple, de l’inexpérience (ex.: une jeune participante qui ne maîtrisait pas encore assez bien la conduite manuelle et qui s’est vue incapable de compléter correctement un virage à gauche sur feu vert)¹²⁸.

¹²⁸ Sa mère, qui était passagère lors de cet événement, se sentait d’ailleurs en partie responsable de l’accident :

“Mais c’est moi qui lui a dit tu vas être correcte. Je l’avais comme poussée [à tourner]. Puis il n’y avait pas de char, rien. Si ça avait été moi, j’aurais eu en masse le temps de passer. Il n’y avait pas de trouble. Mais avec la nervosité, elle a eu peur d’étouffer, elle a arrêté un peu. Puis redécoller. En tout cas. Finalement ça fini par un petit accident. Responsable. Elle pleurait bien gros.” (MF8)

Toutes ces considérations illustrent une fois de plus les limites des études fondées sur la comparaison de l'implication dans les accidents et diverses variables explicatives, particulièrement lorsque les données relatives aux accidents sont essentiellement issues d'enquêtes par questionnaire¹²⁹. Un simple relevé de la fréquence des expériences accidentelles ne peut en aucun cas être suffisant pour statuer du caractère ou du profil de risque des conducteurs. Et à cet égard, il ne faudrait pas que le lecteur décèle trop rapidement dans le tableau I une certaine tendance au plan familial puisque lorsqu'on examine plus en détails ce qui s'est passé, on constate que les accidents vécus par les différents membres d'une même famille originent souvent de situations bien différentes.

En fait, le nombre d'accidents répertoriés par mes interviewés ne permet même pas de vérifier les postulats les plus simples. Il est par exemple généralement reconnu que le nombre d'accidents est en partie lié à l'exposition, c'est-à-dire au temps passé derrière le volant. Le participant qui a mentionné le plus grand nombre d'accidents (une dizaine) est d'ailleurs celui qui se déplace le plus (aux environs de 80 000 kilomètres chaque année) et l'on ne devrait sans doute même pas, dans ce contexte, considérer qu'il est celui qui présente le pire bilan. En contrepartie cependant, le participant qui occupe la deuxième position en terme de kilométrage annuel (environ 60 000 km) – participant qui, en outre, est celui qui adopte les vitesses les plus élevées parmi les 30 personnes interviewées – n'a même pas été à même d'identifier un seul événement accidentel :

“Ça m'est jamais, jamais, jamais arrivé depuis l'âge de 16 ans. Je n'ai pas eu aucun accident. Je n'ai eu aucune perte de contrôle. J'ai jamais, regarde, j'ai toujours resté sur l'asphalte. (...) (*Pas d'accident, de perte de contrôle, d'accrochage, vraiment rien ?*)¹³⁰ Non.” (PF4)

Évidemment, on pourra rétorquer que le bilan accidentologique de mes participants aurait pu être davantage « parlant » si j'avais disposé d'informations plus précises et plus complètes. Mais il n'était de toute façon pas dans mon objectif d'examiner en

¹²⁹ Ce qui ne signifie pas pour autant, comme l'ont montré certains chercheurs, que les données issues de sources officielles sont sans faille (Shinar et al., 1983; Hakkert et Hauer, 1988; Rosman et Knuiman, 1994; Austin, 1995).

¹³⁰ Les parenthèses et l'italique sont utilisés afin d'indiquer que ce sont mes propres propos.

détails la question des accidents, et encore moins de statuer du caractère « accidentogène » de mes interviewés. Il s'est néanmoins avéré heureux que des participants aient traité de leurs expériences accidentelles en cours d'entrevue puisque ces récits m'ont permis de mieux comprendre certaines dimensions de la conduite normale, comme je l'indiquerai plus loin dans le texte. Pour l'heure cependant, le bilan accidentologique ne peut mener qu'à un constat principal, à savoir que toutes les personnes interviewées étaient des conducteurs moyens, c'est-à-dire des conducteurs qui ne se distinguent pas par un lourd bilan accidentel (que ce soit en termes de nombre d'accidents, mais aussi de gravité), mais sans être pour autant des conducteurs parfaitement exemplaires.

Bilan des contraventions reçues et des comportements infractionnistes

Tout comme dans le cas des accidents, les renseignements concernant les contraventions ont parfois pu être recueillis en cours d'entrevue, mais parfois aussi essentiellement lors de la complétion de la fiche signalétique. Aucune limite de temps n'étant spécifiée, il est par ailleurs possible (et même probable) qu'il y ait eu également dans le cas des contraventions des effets d'oubli et d'approximation.

Huit participants (5 jeunes et 3 mères) ont répondu n'avoir jamais reçu de contravention – toutes catégories confondues – au cours de leur carrière de conducteur. Toutefois, si on exclut les contraventions reçues pour diverses infractions liées aux stationnements, c'est plus de la moitié (17) des participants qui avaient au moment de l'entrevue un dossier vierge de toute infraction au Code de la sécurité routière¹³¹ ou au Code criminel¹³².

¹³¹ Je traite ici uniquement des infractions sanctionnées et non du nombre de fois où les personnes ont été interceptées par la police. Quatre participants (un père, deux mères et un jeune homme) ont souligné avoir déjà été interceptés soit pour excès de vitesse, ou soit pour ne pas s'être conformé à un feu rouge mais n'avoir finalement eu droit qu'à un simple avertissement. Le père et le jeune homme ont néanmoins reçu quelques contraventions au fil des ans. Ce n'est cependant pas le cas des deux mères qui figurent ainsi dans le groupe des interviewés dont le dossier est vierge.

¹³² Aucun participant n'a en fait mentionné avoir été sanctionné pour une infraction au Code criminel.

Les statistiques compilées par la Société de l'assurance automobile du Québec indiquent que ce sont surtout les hommes et – toute proportion gardée – les jeunes qui sont sanctionnés pour diverses infractions au Code de la sécurité routière. Par exemple, sur une période de 10 ans (1995-2004), 75% des constats d'infraction au Code de la sécurité routière du Québec et entraînant l'inscription de points d'inaptitude ont été délivrés à des conducteurs de sexe masculin; les jeunes conducteurs âgés de moins de 25 ans ont par ailleurs reçu, sur cette même période, un peu plus de 21% des contraventions alors qu'ils ne représentaient que 11% des titulaires de permis (Tardif, 2005). La première de ces tendances trouve bel et bien confirmation chez les participants interviewés puisque –à l'exception du jeune père de 37 ans qui n'a jamais été sanctionné – tous les hommes « adultes » ont répondu avoir à leur actif au minimum deux contraventions (maximum quelques dizaines), alors que seulement quatre des dix femmes « adultes » se souvenaient d'avoir reçu une ou quelques contravention(s) (maximum trois) au cours de leur vie de conductrice. La seconde tendance n'est cependant pas du tout observée puisque un seul jeune conducteur (sur un total de 11) a mentionné avoir été sanctionné dans le passé pour (quatre) différentes infractions au Code de la sécurité routière.

La majorité des contraventions reçues par mes participants concernent la vitesse. Douze interviewés (sur les 13 à avoir été sanctionnés) ont d'ailleurs mentionné avoir reçu au moins une contravention pour avoir excédé une limite de vitesse. Suivent les contraventions pour avoir omis de se conformer à un panneau d'arrêt (5 participants – 3 pères et 2 mères) et celles pour avoir omis de se conformer à un feu rouge (4 participants – 2 pères, 1 mère et le jeune homme). Un participant a en outre reçu une contravention pour avoir circulé sur une voie réservée au transport par autobus et une autre participante pour avoir emprunté à contresens (par inadvertance, faut-il le préciser) une voie à sens unique. Encore une fois, ce portrait général suit d'assez près les statistiques officielles puisque sur une période de dix ans, 72% des infractions constatées au Québec concernaient un dépassement de la limite de vitesse, alors que les autres infractions les plus fréquemment sanctionnées étaient, dans l'ordre, l'omission de se conformer à un panneau d'arrêt (12% des contraventions émises), l'omission de porter la

ceinture de sécurité (7%) et l'omission de se conformer à un feu rouge (6%)¹³³ (Tardif, 2005).

Le nombre de contraventions pour excès de vitesse demeure relativement limité chez les trois mères (1 ou 2 contravention(s) à vie, tout au plus). Chez les pères par contre, le portrait est plus diversifié puisque trois d'entre eux se souvenaient en avoir reçues 2 ou 3, trois autres estimaient en avoir reçues entre 6 et 8, et deux autres ne pouvaient les quantifier tellement elles leur apparaissaient nombreuses ! Le jeune homme, pour sa part, aurait reçu 3 contraventions pour excès de vitesse sur une période d'environ sept ans. Il faut par contre rappeler que toutes les contraventions ne se valent pas notamment parce qu'elles n'impliquent pas des dépassements de la limite de vitesse d'égale importance. Il est cependant impossible d'avoir l'heure juste sur cette question puisque dans bien des cas, les interviewés n'avaient qu'un souvenir très vague de la vitesse à laquelle ils avaient été interceptés; tout au plus pouvaient-ils préciser qu'il ne s'agissait pas de grands excès de vitesse¹³⁴. Il est néanmoins à souligner que les participants sanctionnés ne l'ont pas tous été pour des excès de vitesse modérés, comme en témoigne l'un des pères rencontrés : *“Il y en a qui n'ont pas coûté cher, puis il y en a qui ont coûté très cher. Le plus gros : 192 km/h. Ça avait coûté 350 dollars”* (PF4).

¹³³ Toutes les autres infractions = 3%.

¹³⁴ Au chapitre de l'importance de l'infraction commise, il est à noter que la vitesse inscrite sur le constat d'infraction ne correspond pas nécessairement à la vitesse pratiquée. L'un des pères interviewés trouvait d'ailleurs difficile de se souvenir précisément de ses contraventions en matière de vitesse parce que *“dans ce temps là, quand ils nous arrêtaient ils baissaient la vitesse. « On mettra pas ça à la vitesse que tu allais, on va le mettre à ça. »”* (PF7). En outre, les conducteurs ont parfois le temps de ralentir à la vue des policiers et de réduire, du même coup, l'importance de l'infraction constatée. À titre d'exemple, le jeune homme a mentionné avoir déjà reçu une contravention pour avoir circulé à 120 km/h sur l'autoroute. Il s'estimait néanmoins chanceux puisque avant d'apercevoir les policiers, il avait atteint le cap des 150 km/h.

Évidemment, les contraventions ne sont pas sans lien avec les comportements adoptés sur la route. Les deux pères qui ont reçu un nombre très élevé de contraventions pour excès de vitesse sont d'ailleurs les deux participants qui se démarquent le plus au chapitre des vitesses pratiquées, particulièrement sur autoroute. Mais les contraventions ne constituent pas pour autant un reflet fidèle des comportements infractionnistes des participants. De fait, en raison notamment de la portée somme toute très limitée des opérations de contrôle policier, des violations commises de façon récurrente peuvent ne jamais avoir été sanctionnées. Trois des pères interviewés, par exemple, ne bouclent qu'occasionnellement, voire très rarement leur ceinture de sécurité. Ils n'ont pourtant jamais reçu de contravention à cet effet. On pourrait par ailleurs supposer que le fait d'avoir délivré au moins une contravention signifie que l'on est parvenu, en dépit de la relative rareté du contrôle, à enregistrer une pratique généralement délinquante. Il semble effectivement que ce fut le cas pour l'une des mères interviewées puisque sa tendance, avouée, à « brûler » les feux jaunes s'est finalement soldée par une (et une seule) contravention. Mais d'autres contraventions ne traduisent manifestement pas une tendance de fond car elles résultent plutôt d'un comportement à caractère exceptionnel (ex.: une mère qui, sans trop le vouloir, circulait à 75 km/h en ville parce que son fils s'était blessé et qu'elle devait le conduire à l'hôpital; un père qui, sciemment, conduisait beaucoup plus vite qu'usuellement afin de se rendre à un rendez-vous pour lequel il était très en retard¹³⁵), voire à caractère accidentel (ex.: une mère qui conduisait une voiture de location et qui n'avait pas réalisé avoir atteint les 110 km/h sur une route secondaire, vitesse, qu'en temps normal, elle ne souhaiterait jamais adopter sur ce type de route). En fait, même chez ceux qui ont été plusieurs fois sanctionnés – et qui, en principe, devraient donc être des infractionnistes confirmés –, la situation n'apparaît pas toujours totalement claire. Le bilan des contraventions de PF7 (de nombreuses contraventions

¹³⁵ Ce père avait déjà reçu environ six contraventions pour excès de vitesse dans le passé. Il conduisait cependant moins vite depuis quelques années et cette dernière contravention, reçue quelques mois avant l'entrevue, relevait pour lui d'un cas d'exception. Il précisait d'ailleurs : *“Je le savais que je conduisais trop vite, puis je le savais que je pognerais une contravention. (...) Ce matin là, je savais que j'arriverais, puis que je pognerais un ticket. Parce que j'étais parti avec 2h30 de retard donc, jamais que c'était possible de rattraper.”* (PF5)

pour excès de vitesse, mais aussi quelques-unes pour avoir omis de se conformer à des feux rouges, de même qu'à des panneaux d'arrêt), par exemple, se conforme bien aux comportements et aux attitudes observés en cours d'entrevue. Le récit des pratiques de PF8, par contre, ne préfigurait pas du tout un pareil bilan de contraventions (huit contraventions pour excès de vitesse, une pour avoir omis de se conformer à un feu rouge, une pour avoir omis de se conformer à un panneau d'arrêt, et une dernière pour avoir circulé sur une voie réservée au transport par autobus). Il était même, et de loin, le participant qui avait le discours le plus pro sécurité routière !¹³⁶

Le bilan des contraventions n'offre donc qu'un portrait très relatif des comportements infractionnistes des participants. Les renseignements recueillis en cours d'entrevue permettent évidemment d'en établir un constat plus juste. En raison de la variabilité des comportements (intra et inter individuels) et des situations de conduite, il s'avère cependant impossible de résumer la situation en quelques phrases. Je me contenterai donc, dans la présente section, d'en identifier les grandes lignes.

Comme je l'ai déjà mentionné, trois participants ne sont pas des usagers réguliers de la ceinture de sécurité. En outre, si la grande majorité se conforment usuellement au règlement¹³⁷, le tiers d'entre eux (deux pères, deux mères, deux jeunes hommes, une jeune femme et la participante complémentaire de 28 ans) ont néanmoins précisé qu'il leur est déjà arrivé, dans une ou dans quelques occasion(s) spécifique(s) (ex.: lors de très courts trajets), de ne pas boucler leur ceinture de sécurité.

¹³⁶ PF8 ne prétendait pas respecter les règlements routiers à la lettre. Ses « écarts de conduite » ne se démarquaient cependant pas des écarts observés chez la majorité des participants (au contraire de PF7). Le facteur le plus plausible pour expliquer le bilan de contraventions de PF8 réside en fait dans l'exposition (il s'était beaucoup déplacé dans le passé et s'est d'ailleurs vu attribuer une cote d'expérience 5).

¹³⁷ 27 participants sur 30, ce qui correspond en gros à la proportion observée dans la population puisque d'après les enquêtes effectuées par Transport Canada, le pourcentage de conducteurs québécois bouclant leur ceinture de sécurité se situe, depuis un peu plus d'une dizaine d'années, quelque part entre 90 et 95%.

Les infractions en matière de vitesse sont beaucoup plus difficiles à résumer parce qu'on ne peut en traiter avec précision sans tenir compte des différents types de route, de la saison (été / hiver), etc. Mais elles le sont aussi parce que, d'un participant à l'autre, les vitesses pratiquées ne sont pas apparues également homogènes. En effet, certains interviewés ne dérogent que très rarement à leur vitesse usuelle, alors que d'autres le font beaucoup plus souvent. Certains n'y dérogent par ailleurs que très faiblement (ex.: tout au plus une variation de 5 ou 10 kilomètres), alors que d'autres le font de façon beaucoup plus importante. Si l'on prend comme point de référence la vitesse usuellement adoptée sur autoroute interurbaine, on constate d'abord que seulement deux participants (une mère et le jeune père complémentaire) respectent généralement la limite de 100 km/h. Toutefois, si l'on doit par là reconnaître que la plupart des participants sont en infraction lorsqu'ils circulent sur ce type de route, la majorité d'entre eux (22) demeurent néanmoins dans la zone de délinquance acceptée (!), avec des vitesses de croisière oscillant entre 105 et 120 km/h. Seuls quatre participants¹³⁸ se démarquent donc vraiment à ce chapitre, avec des vitesses usuelles se situant entre 120 et 130 km/h (chez un jeune homme et un père), entre 120 et 140 km/h (un père), ou au minimum à 140 km/h (un père). Le portrait est cependant plus contrasté si l'on examine les écarts occasionnels. De fait, seulement cinq participants ont mentionné n'avoir jamais dépassé, ne serait-ce qu'une seule fois, le seuil du 120 km/h. Parmi tous les autres, six interviewés se souvenaient avoir déjà atteint 130 ou 140 km/h à une ou deux occasion(s), alors que sept autres disaient adopter ces vitesses un peu plus fréquemment, quatre interviewés se souvenaient avoir déjà atteint 150 ou même 160 km/h à une ou deux occasion(s), alors que deux autres disaient adopter ces vitesses un peu plus fréquemment, etc. Chez cinq participants (quatre pères et un jeune homme), le maximum atteint à vie rejoint même les 200 km/h ! En somme, si l'on peut considérer que, dans l'ensemble, mes participants ne sont généralement que faiblement délinquants sur autoroute interurbaine, il n'en demeure pas moins que les transgressions de ces

¹³⁸ Le total est de 28 puisqu'un jeune homme et une jeune femme n'avaient encore jamais eu l'occasion de conduire sur autoroute interurbaine.

différents interviewés offrent un certain contraste et ce, tant au niveau de la fréquence des incartades commises, qu'à celui de leur importance.

Les infractions relatives au franchissement des feux de circulation nécessiteraient elles aussi plusieurs nuances. Si l'on s'en tient au cas le plus patent – le franchissement d'un feu rouge après que la personne ait effectué son arrêt à l'intersection – il appert que pour bon nombre des participants, la règle à appliquer est sans équivoque : *“Ça c'est vraiment du conditionnement de Pavlov. Lumière rouge, j'attends. Je ne réfléchis même pas”* (S12). Huit participants ont cependant mentionné qu'il leur est déjà arrivé de franchir, volontairement, un tel feu rouge. Parmi ceux-ci figurent deux participantes (la jeune mère complémentaire et une jeune femme) qui n'ont commis cette infraction qu'à deux ou trois reprises, cinq participants (trois pères et deux jeunes hommes) qui l'ont commises à quelques occasions, et un participant (le jeune père complémentaire) chez qui cela s'est produit à de nombreuses reprises.

Les bilans des infractions liées à l'alcool au volant, finalement, apparaissent eux aussi minimalement diversifiés. Onze participants ont indiqué n'avoir jamais pris le volant en pensant qu'ils avaient peut-être atteint le taux limite d'alcoolémie (le .08). Il faut toutefois préciser que trois de ces participants étaient soumis à la règle de la tolérance zéro (cf. permis probatoire), et que cinq autres (surtout des femmes) ne consommaient de toute façon que très peu (voire pas du tout) de boissons alcoolisées. Tous les autres interviewés se souvenaient d'au moins une occasion – et dans certains cas de plusieurs occasions – où ils avaient pris le volant alors qu'ils étaient un peu (ou même passablement) éméchés. Dans bien des cas cependant, les participants s'empressaient de souligner qu'il s'agissait d'erreurs ou de bêtises survenues dans le passé¹³⁹, et peu susceptibles de se produire à nouveau. La norme est claire : personne ne souhaitait prendre le volant avec les facultés affaiblies par l'alcool. Cela n'empêche pas toutefois que deux participants (un jeune homme et un père) ont admis qu'il était probable – mais

¹³⁹ Passé qui s'étale toutefois, selon les cas, de quelques mois à plusieurs années avant la tenue de l'entrevue...

non souhaitable ! – qu’il leur arrive à nouveau de prendre le volant après avoir trop consommé d’alcool.

Ces quelques considérations indiquent bien que les comportements infractionnistes des participants sont plus diversifiés que ne le laisse croire le bilan des contraventions. Aucun participant ne pourrait, dans les faits, être considéré parfaitement exemplaire. Évidemment, bien des pratiques ne renvoient qu’à une délinquance ordinaire (ex.: circuler à 110 km/h sur autoroute). Les comportements dérogeant substantiellement aux règlements routiers s’avèrent, en outre, souvent plus occasionnels que systématiques. Ces dérogations apparaissent cependant suffisamment nombreuses et contrastées pour que l’on puisse admettre que les participants ne présentent pas tous le même profil. Il ne faudrait par contre pas considérer que le groupe d’interviewés se scinde simplement en deux (de « petits délinquants » versus de « grands délinquants »). Les pratiques sont du moins apparues trop diversifiées pour que l’on puisse réduire le groupe d’interviewés en ces termes (ex.: un participant qui circule usuellement à 100 km/h sur l’autoroute mais qui franchit, assez souvent, des feux rouges *versus* un participant qui circule usuellement à 140-150 km/h sur l’autoroute mais qui respecte les feux rouges en tout temps et en toutes circonstances, *versus* un participant qui circule usuellement à 130 km/h sur l’autoroute et qui franchit, parfois, des feux rouges, etc.).

Sensibilité à la sécurité routière

Ma thèse portant sur la conduite normale, quotidienne, il n’était pas dans mon intention d’aborder le thème de la sécurité routière avec mes participants. Tous les interviewés ont néanmoins évoqué cette question (bien qu’à des degrés divers) parce qu’elle est – comme je le montrerai plus loin dans le texte – une dimension incontournable de la conduite normale. Il faut cependant souligner qu’en raison des expériences qu’ils avaient vécues, la sécurité routière imprégnait tout particulièrement le récit de certains interviewés. En effet, si aucun participant n’avait été personnellement impliqué dans un accident grave, quelques-uns avaient néanmoins été assez durement éprouvés par la mortalité routière au cours de leur vie. L’un des pères interviewés, notamment, y a perdu

successivement – outre quelques amis – sa mère, une sœur et un beau-frère, de même qu’une nièce âgée de deux ans. L’un de ses neveux avait de plus été impliqué dans un accident ayant provoqué deux décès (le neveu, qui était au volant, s’en est sorti avec des blessures graves). D’autres participants ont plutôt été marqués par des accidents dont ils avaient été témoins. Un couple de parents, notamment, avaient même eu à quelques reprises l’occasion de porter secours à des victimes d’accident; dans certains cas, le récit de leur intervention avait de quoi faire frémir¹⁴⁰. De telles expériences n’ont pas été sans effet sur le discours de ces participants; ils ne pouvaient, manifestement, expliquer leurs différents comportements de conduite sans tenir compte du fait que la route tue. Chez quelques participants toutefois, les épreuves vécues ne teintaient qu’une portion spécifique de l’entrevue. Le père de l’une des mères interviewées, par exemple, a été tué par un conducteur ivre. Aborder la thématique de l’alcool au volant avec elle fut par le fait même difficile et je ne pus d’ailleurs obtenir à ce sujet que des réponses sèches et lapidaires : *“Mon père a été tué en accident de voiture par un alcoolique. Ça fait que moi je ne buverai pas. Je l’ai jamais faite. (...) C’est que tu ne le fais pas. C’est point final”* (MF1). Heureusement, seule une faible portion des interviewés avaient été aussi directement atteints par la mortalité routière. Pour la majorité, la conduite automobile n’évoquait pas de drames personnels. Cela n’empêche pas cependant qu’aucun participant n’a pu faire – dans le récit de ses pratiques – totalement abstraction des risques que comporte la conduite automobile. Et en ce sens, on peut considérer que la sécurité routière est néanmoins apparue affaire de tous.

¹⁴⁰ À preuve cet extrait où la mère raconte comment elle est intervenue sur un lieu d’accident impliquant une femme demeurée coincée à l’intérieur d’un véhicule en flammes, et un jeune garçon qui avait au contraire été éjecté du véhicule :

“Pauvre petit gars. Il n’a pas survécu. Heureusement parce qu’il était vraiment. Il était fendu d’ici [de la base du cou] jusqu’à l’oreille. La madame, c’était une médecin, elle lui donnait la respiration artificielle mais l’air sortait, avec les ballounes de sang. Écoute, c’était dégueulasse. Puis à un moment donné il fallait le tasser en bloc pour pas que la colonne bouge. Fait que moi je me rentre la main entre les deux jambes pour aller chercher le cou. Pour que ça reste bien stable. Elle, elle faisait sa respiration, puis moi je le mettais de côté pour qu’il vomisse. En tout cas, c’était dégueulasse. Puis là je le remettais [sur le dos]. Je le tenais puis elle refaisait encore sa respiration. À un moment donné, elle lui a tenu la joue pour que ça arrête de sortir. Le petit gars était inconscient. Il n’a jamais repris conscience. La madame est morte aussi. On l’a vue mourir. Elle était encore vivante. Brûlée, enceinte.” (MF8)

Attrait pour la conduite automobile

Comme on peut s'en douter, l'activité même de la conduite automobile n'avait pas le même attrait pour tous les interviewés. La moitié des participants entretenaient un rapport plutôt tiède vis-à-vis la conduite. Sans détester prendre le volant, ils ne raffolent pas de cette activité et la conduite a surtout pour eux une fonction utilitaire :

“Non c'est pas une passion. C'est plus : je veux aller là, fait que j'y vais. Mais ça ne me dérange pas de conduire.” (EF8)

“Quand je prends le volant, j'ai un but souvent. Soit qu'on va travailler ou soit qu'on a d'autres occupations. (...) Je ne suis pas un gars qui va nécessairement conduire beaucoup.” (PF6)

“Je ne pense pas que je suis une grande friande de la conduite. Je le fais par besoin.” (MF7)

Près du tiers des participants exprimaient cependant beaucoup plus d'enthousiasme (participants parmi lesquels figurent deux jeunes femmes, deux jeunes hommes, quatre pères et la participante complémentaire de 28 ans). Pour eux, conduire est bien plus qu'une nécessité; c'est un plaisir, une source de satisfaction dont ils profitent volontiers :

“J'aime vraiment ça conduire. Quand je vais avoir mon char, j'aimerais ça partir faire le tour des États. Ah j'aime vraiment ça. Mes parents des fois ils disent : « Ah on pourrait aller en Floride, mais c'est bien que trop long aller là en char ». Criffe, je vais conduire moi ! Ça ne me dérange pas. Mais eux ils trouvent ça trop long. Non, non. Moi tu me feras chauffer n'importe quand, j'aime ça.” (E1F2)

“Moi j'adore ça conduire ! (...) J'ai toujours aimé ça. Je partirais à l'aventure. Me semble, faire de la route, j'aimerais ça.” (PF2)

“J'aime beaucoup conduire par exemple. J'adore ça. J'aime ça faire des longs voyages en voiture. Je suis à l'aise en arrière d'un volant. J'ai pas peur.” (S12)

Cinq des femmes interviewées, à l'inverse, soutenaient qu'elles se priveraient volontiers de conduire si elles le pouvaient puisque pour elles, la conduite est synonyme d'ennui, de crainte, voire même de peur :

“En fait ce que j'aimerais, c'est une auto qui se conduit toute seule. Ça ça serait l'idéal pour moi. (*Ça fait que dans le fond tu aimes ça conduire mais pas plus que ça, t'es pas...*) Non je ne raffole pas de ça. S'il y a quelqu'un d'autre qui veut

le faire, il est le bienvenu. (...) C'est le trafic qui m'énerve plus que d'autres choses. Il y en a trop puis j'ai pas confiance en les autres. De ce qui peut arriver. Ça arrive tellement souvent que tu te fais couper, ou qu'il t'arrive quelque chose. Ou bien tu es pognée pour suivre un truc qui ne roule pas vite." (EF1)

“Je ne conduis pas par plaisir. C'est sûr que je conduis par nécessité. Puis je garde tout le temps, je sais pas, une espèce de crainte. C'est comme ça que je la qualifierais ma façon de conduire. J'ai peur des autres puis j'ai peur de moi. J'ai peur de faire une fausse manœuvre puis de faire un accident.” (MF5)

Évidemment, cette classification grossière ne donne qu'un aperçu très sommaire de l'intérêt que mes participants accordaient à la conduite. Le groupe d'interviewés aurait pu, au surplus, être départagé en fonction de nombreuses autres caractéristiques (ex.: attitudes et opinions en regard des lois et règlements routiers, du contrôle policier, de la gestion du réseau routier, du comportement des autres automobilistes). Il ne me semblait cependant pas opportun de prolonger davantage l'examen des caractéristiques des interviewés puisque, de toute façon, l'objectif principalement poursuivi dans cette thèse ne consistait pas à dresser une typologie de conducteurs, mais bien à mieux comprendre et à mieux cerner les différentes composantes de la conduite automobile. Toutefois, en ne recrutant que quelques familles – qui plus est, essentiellement via un réseau de contacts personnels – j'étais bien consciente que je courrais le risque d'obtenir un échantillon relativement homogène. Or, un échantillon trop homogène ne m'aurait pas permis de nuancer, mais surtout de juger de l'intérêt et de l'importance des récurrences observées (sont-elles uniquement le fait d'un sous-groupe particulier de conducteurs ou sont-elles plus généralisées, inhérentes à l'activité ?). C'est donc pourquoi j'ai crû essentiel, dans cette (finalement assez longue) section, d'illustrer la relative diversité de mon échantillon¹⁴¹ et ce, tant au plan des expériences, qu'à ceux des comportements adoptés et des attitudes. Ce constat étant posé, la conduite automobile peut – et doit – reprendre l'avant-scène.

¹⁴¹ Diversité, à tout le moins, bien plus importante que je ne l'avais anticipée.

Tableau I : Principales caractéristiques des participants interviewés

Code d'identification	Sexe	Âge	Scolarité atteinte	Cote d'expérience de conduite	Nombre approximatif d'accidents	Contraventions pour excès de vitesse	Autres types de contravention ^a
PF1	H	50	Université	4	6	3	–
MF1	F	47	Secondaire	4	5	–	–
EF1	F	23	Université	1	4	–	–
PF2	H	46	Université	4	2	2	–
MF2	F	46	Secondaire	2	2	–	–
E1F2	F	22	Université	2	1	–	–
E2F2	F	17	Collégial	1 ^b	0	–	–
PF3	H	47	Université	4	2	3	–
MF3	F	47	Université	3	1	–	–
EF3	H	24	Collégial	3	3	3	Feu rouge
PF4	H	43	Collégial	5	0	Beaucoup !	–
MF4	F	43	Collégial	3	2	–	–
EF4	F	18	Collégial	1	0	–	–

^a Sont exclues les contraventions liées aux stationnements.

^b Détient le permis probatoire.

Tableau I : Principales caractéristiques des participants interviewés – suite

Code d'identification	Sexe	Âge	Scolarité atteinte	Cote d'expérience de conduite	Nombre approximatif d'accidents	Contraventions pour excès de vitesse	Autres types de contravention ^a
PF5	H	50	Université	5	10	7	Arrêt
MF5	F	50	Université	2	4	–	–
E1F5	F	18	Collégial	2 ^b	0	–	–
E2F5	F	22	Université	2	3	–	–
PF6	H	49	Université	3	2	6 ou 7	–
MF6	F	49	Université	3	0	2	Arrêt
EF6	H	20	Université	1	3	–	–
PF7	H	54	Secondaire	4	2	Beaucoup !	Quelques Feux rouges et quelques Arrêts
MF7	F	51	Secondaire	3	4	1	Feu rouge
EF7	H	23	Université	3	3	–	–
PF8	H	48	Secondaire	5	2	8	Feu rouge, Arrêt, Voie réservée
MF8	F	44	Secondaire	3	1	1	Virage à gauche
EF8	F	23	Collégial	4	1	–	–

^a Sont exclues les contraventions liées aux stationnements.

^b Détient le permis probatoire.

Tableau I : Principales caractéristiques des participants interviewés – suite et fin

Code d'identification	Sexe	Âge	Scolarité atteinte	Cote d'expérience de conduite	Nombre approximatif d'accidents	Contraventions pour excès de vitesse	Autres types de contravention ^a
E9	H	18	Collégial	1 ^b	1	–	–
M10	F	34	Université	4	2	–	Arrêt
P11	H	37	Université	3	5	–	–
S12	F	28	Université	3	1	–	–

^a Sont exclues les contraventions liées aux stationnements.

^b Détient le permis probatoire.

CHAPITRE 6

AU CŒUR DE LA CONDUITE AUTOMOBILE, LA CORPORALITÉ

6.1 De la nécessité de recadrer le concept d'habitude

Bien que j'ai travaillé très longuement à la définition de l'habitude, la conception à laquelle j'étais parvenue se limitait à situer l'habitude dans l'univers des comportements pris pour acquis ou, autrement dit, des comportements « prêts à l'emploi ». Ma conceptualisation réduisait donc l'habitude à une forme d'intention comportementale particulière, une intention que l'on pourrait qualifier de « cristallisée ». Avant même d'entreprendre ma recherche terrain, je percevais cette difficulté mais j'avais peine à trouver une formulation alternative qui me permettrait de me dissocier, très clairement, du concept d'intention. L'un des critères que j'avais en tête pour ne pas confondre « habitude » et « intention » résidait dans le fait que, pour Ajzen et Fishbein, l'intention est la cause du comportement. Or, il me semblait clair que l'habitude n'est pas la cause du comportement mais bien la manifestation d'un type particulier de comportements, comportements par ailleurs susceptibles de relever de différents facteurs et donc, par là, de différentes causes. En d'autres termes, l'habitude se trouvait pour moi fondamentalement dans la performance, dans l'exécution du comportement. C'est d'ailleurs pourquoi je postulais en premier lieu que l'habitude correspond d'abord et avant tout à un faire. Mais en postulant en second lieu que l'habitude est un comportement pris pour acquis, qui ne nécessite pas de délibération avant d'être exécuté,

je ramenais aussitôt l'habitude dans le registre de la cognition, et c'est cette cognition (et non le faire ou la performance) qui devenait la dimension centrale de ma conception de l'habitude. Par le fait même, l'habitude, tel que je l'entendais alors, ne se manifestait pas d'abord par l'adoption de tel ou tel comportement particulier – comme cela aurait dû être le cas –, mais bien par la seule constatation que la personne est, pour reprendre les termes de Chen et al. (2004), “*equipped with a choice*” (p. 355) qui la conduira, éventuellement, à adopter spontanément tel ou tel comportement particulier. Qui plus est, j'ai compris à la lecture des textes de Chen et al. (2004) et de Sheeran et al. (2005) qu'ancrer les habitudes dans des contextes tel que je le faisais, c'est-à-dire en postulant qu'à chaque situation particulière peut correspondre une habitude spécifique (ex.: s'il fait beau et qu'il n'y a pas trop de trafic, je circule à 110 km/h sur l'autoroute), je réduisais entièrement le ou les mécanisme(s) de l'habitude à la simple mise en branle d'un schéma cognitif de type « si... alors », mécanisme s'apparentant d'ailleurs de très près à celui des intentions à exécuter (*implementation intentions*) de Gollwitzer¹⁴². Les entrevues que j'ai menées m'ont heureusement permis de sortir de cette impasse en m'amenant progressivement, comme je l'ai déjà signalé, à considérer différemment la question des habitudes et, plus globalement, celle des comportements en matière de conduite automobile. Le présent chapitre fait état des grandes lignes du cheminement théorique engendré par l'analyse du corpus et introduit les concepts principaux à l'aune desquels seront examinés les différents comportements de conduite de mes participants.

¹⁴² Les intentions à exécuter de Gollwitzer correspondent à des représentations mentales qui prennent la forme : « Quand la situation X se présente, je vais adopter le comportement dirigé par but Y ». Ces représentations origineraient d'un processus décisionnel associant une situation, un but à atteindre et un comportement particulier, processus décisionnel qui éventuellement s'automatiserait de telle sorte que “*once the critical situation is presented, the intended goal-directed behavior is initiated immediately, efficiently (i.e., other things can be done at the same time), and without a conscious intent*” (Gollwitzer, 1999; p. 6). Comme le faisaient remarquer Sheeran et al. (2005), les intentions à exécuter de Gollwitzer pourraient donc être considérées comme une forme particulière d'habitudes, c'est-à-dire comme des habitudes formées cognitivement, par un processus décisionnel – contrairement à d'autres habitudes qui seraient essentiellement formées « physiquement », par la seule répétition du comportement ou par l'entraînement.

6.2 La conduite automobile : une affaire de sensation

L'une des premières choses que j'ai constatées au cours de la transcription des entrevues concerne la présence significative, dans les propos de la quasi totalité des personnes interviewées, de références à la sensation, références très souvent rendues par des expressions du type « je le sens » et « je me sens ». La diversité des rôles conférés à la sensation, perceptible dès les tout premiers stades de l'analyse, m'a en fait convaincue que la sensation est une dimension importante de la conduite automobile et que le corps, tout particulièrement, constitue l'un des vecteurs privilégiés des multiples informations nécessaires à la conduite automobile. En d'autres termes, il m'est apparu très rapidement qu'un grand nombre d'informations semblent transiter bien davantage par une « conscience corporelle » que par une « conscience raisonnée ».

Plusieurs idées se sont dégagées de l'analyse des références à la sensation. Je commencerai par exposer, très succinctement, trois des constats principaux afin de situer les grands thèmes du développement théorique ultérieur.

Les références à la sensation témoignent, dans un premier ordre d'idées, de l'incorporation progressive d'un certain nombre de sensations qui ont pour rôle d'informer le conducteur sur le déroulement de l'activité. Le conducteur en vient ainsi à sentir la dynamique du véhicule, à sentir la manœuvre à effectuer, à sentir la vitesse du déplacement, à sentir ses aptitudes à la conduite, à sentir l'état de ses facultés :

“C'est sûr que bon je vais être à l'écoute beaucoup des réactions de la voiture. Bon je vais le sentir. Bon il y a-tu quelque chose qui semble se passer. Mais on dirait que ces choses là, lorsqu'il commence à y avoir un trouble sur une voiture, je vais le percevoir avant de voir l'indicateur.” (PF4)

“Mais tu vas le sentir que ton char il glisse ou. Les limites [distances], savoir si ça passe, ça passe pas. Tu pèses, ça va passer. On a le feeling, on le sait l'accélération qu'on est capable de prendre, la vitesse qu'on va accélérer, la distance pour arrêter. Ces choses là.” (PF7)

“Tu embarques jamais deboutte sur un frein en plein hiver, ça donne rien là. Tsé il y a toujours un contrôle. Fait que je vais freiner au maximum de ce que je sens que l’auto est capable de prendre. Des fois ça dépasse la limite, tu sens à peu près où, puis je relâche.” (PF8)

“À force de conduire, tu le sais à quelle vitesse tu vas un peu. Tu le sens.” (EF3)

“Je sais que normalement je ne dépasse pas vraiment le 120 [km/h]. Sans ça je le sens.” (M10)

“Quand je vais beaucoup moins vite, donc 50 [km/h], j’ai le temps de. Moi je le sens. J’ai l’impression d’avoir le temps de tout voir ce qui se passe.” (EF7)

“Des fois ça peut m’arriver de chercher dans ma sacoche. Puis là c’est sûr que je sens que je suis moins attentive.” (S12)

“Quand tu fais ça, c’est le classique, quand tu taponnes après ton radio tu rentres dans le cul du gars en avant au stop. Ça c’est un classique. Puis je le sens, je suis moins en contrôle.” (EF3)

“Juste conduire à jeun, puis que je suis plus fatiguée, j’aime pas ça parce que je sens que mes facultés sont affaiblies. Je sens que je ne suis pas aussi concentrée.” (EF4)

Les propos recueillis laissent de surcroît entendre que ces sensations incorporées ne se limitent pas qu’à donner une information ponctuelle sur la marche à suivre ou sur le (plus ou moins) bon déroulement de l’activité; elles joueraient un rôle vital dans la régulation des comportements de conduite puisque ce seraient elles qui, en grande partie, informeraient le conducteur de la nécessité d’adapter ou d’ajuster son comportement :

“J’ai besoin de sentir. De sentir le véhicule. Si je sens qu’à tout bout de champ, si je fais juste donner un petit coup de volant ou à voir que le véhicule se comporte pas comme je voudrais, puis que je pourrais en perdre la maîtrise, je diminue [ma vitesse].” (PF4)

“Je sais pas trop, des situations où ça peut être bien glissant puis que là je. Il va falloir que je le sente. C’est sûr que si je sens que c’est glissant, je vais ralentir. (...) Bien c’est sûr que si il vente beaucoup, puis je sens que ma voiture est tassée, mais ça prend quelque chose comme ça [pour que je ralentisse]. Ça prend quelque chose de différent. Pas juste me dire que c’est l’hiver.” (E1F5)

“De toute façon, on dirait qu’on sent aussi la voiture. Bon à 120 moi je la sens. Quand je vais plus rapide, je sais pas, on dirait que la voiture elle se comporte différemment. Puis là ça me donne un signe puis je dis hi, bon, on redescend.” (MF4)

“Bien oui quelques fois, mon 120 [km/h], quand je sens que je suis très fatiguée, là des fois je vais le faire plus, rouler ça un peu plus vite. Quand j’allais m’endormir. C’est vraiment pas prudent ça. Oui. Oui c’est ça. Quand j’étais. Sentir qu’il fallait vraiment que j’arrive à la maison sinon je m’endormais.” (E2F5)

“*(Est-ce que ça vous est déjà arrivé de vous demander, en étant au volant, bon mon Dieu, je suis peut-être juste sur la limite [d’alcoolémie] ou pas loin.)* Oui. Une fois. *(Puis vous souvenez-vous de votre façon de conduire, est-ce qu’elle était différente ou...)* Plus lente. (...) Ah oui, oui. Ah oui, oui, ah oui, oui. J’étais pas mal plus lente. Parce que, justement, je ne me sentais pas à mon avis dans mon état normal.” (MF7)

Les références à la sensation ouvrent par ailleurs sur une toute autre dimension, de nature plus « mentale », attestant de l’importance pour les conducteurs interrogés d’adopter des comportements qui leur permettent de se sentir en contrôle, de se sentir en sécurité, de se sentir à l’aise. Ce sentiment de sécurité exercerait lui aussi – conjointement avec les sensations incorporées nécessaires au déploiement des savoir-faire – un rôle essentiel dans la régulation des comportements de conduite :

“Si j’aurais senti que ça aurait été dangereux de conduire à cette vitesse là, si j’aurais senti que je perds le contrôle, le moindrement, j’aurais pas été à cette vitesse là. C’est toujours en fonction de si je me sens en sécurité ou pas.” (EF8)

“C’est avant tout de se sentir en contrôle. Dès que je sens que je perds un petit peu, non pas le contrôle de la voiture mais le contrôle de ce qui pourrait arriver là, je ralentis. Il faut que je sois vraiment à l’aise. Il faut que je sois bien pour le faire.” (MF3)

“Le véhicule, c’est ce qui fait que ça va affecter ta conduite. Le type de véhicule que tu as. Parce que tu te sens plus en sécurité. C’est peut-être pas nécessairement vrai mais tsé, tu sens que tu vas dépasser plus rapidement, tu vas freiner plus rapidement. Dans tes courbes, ça va tenir mieux. En cas de faire un faux mouvement, tu vas ramener l’auto beaucoup plus rapidement. Fait que tu peux rouler plus vite.” (PF5)

D'autres références à la sensation suggèrent finalement que les conducteurs chercheraient, ultimement, à atteindre ou à maintenir un ressenti cible, un ressenti correspondant à un état de confort au plan physique (se sentir bien installé, à l'aise, détendu, etc.) et au plan psychique (se sentir en contrôle, en sécurité, non fautif, etc.) :

“En premier il faut évidemment que tu te sentes bien à l'aise dans le siège d'auto. Il faut que t'ajustes le siège, les miroirs. Ça c'est important. Il ne faut pas que tu sois trop loin ni trop près du volant, je trouve. Il faut que tu te sentes confortable. Ça c'est la première chose.” (PF2)

“Je ne roule pas pas attachée, je ne me sens pas. Il me manque quelque chose. Je sens mon. On dirait que mon siège n'est pas à la bonne place du fait que je ne suis pas attachée.” (E1F5)

“On se sent très inconfortable quand on n'a pas la ceinture. C'est quelque chose qu'on fait d'emblée là [s'attacher] quand on rentre dans l'auto.” (PF6)

“Si j'embarque dans une voiture puis que je sens que l'appui-tête n'est pas à la bonne place, tout de suite je vais fatiguer.” (PF5)

“Moi je m'en vais à la vitesse que je me sens confortable.” (PF1)

“Je pense que chaque conducteur a sa vitesse de croisière. Que tu es bien. Moi à 110-115, je suis très bien. 125 ? 125 ça dépend de l'auto aussi. Probablement là. Mais je me sens. Il me semble que le clos vient vite là. Ou le poteau. Non, moi je me sens mieux à 110. 110 pour moi, c'est facile. Je suis très relaxe puis je ne suis pas stressé pantoute.” (PF2)

“J'aime me sentir en sécurité dans l'auto. Je ne roulerai pas avec un cancer ou bien une petite, petite affaire là. Même en décapotable ça pris du temps avant que je m'habitue, de me sentir bien.” (MF6)

“Je ne me sens pas en sécurité pas attachée. Personnellement là, si je m'assis dans mon auto puis que je ne suis pas attachée, je ne me sens pas bien. Fait que c'est automatique. [Je l'attache].” (EF8)

“J'espère que l'habitude va finir par me faire être moins insécure là-dessus, puis à ne pas me sentir coupable de passer sur une jaune.” (E1F5)

En somme, comme le résumait l'une des mères interviewées :

“Moi je conduis de la façon dont je suis à l'aise.” (MF4)

Les références à la sensation m'ont donc amenée à examiner plus attentivement trois dimensions principales, qui semblaient déterminantes dans la compréhension des comportements de conduite : 1) la sensation comme témoin de l'incorporation d'un savoir-faire, 2) la sensation comme moteur de l'adaptation des comportements de conduite, et 3) la sensation comme cible à atteindre. Ces trois dimensions sont étroitement interreliées et ne peuvent par le fait même être aisément abordées isolément. J'en traiterai donc de façon concomitante, en exposant les modèles théoriques ayant le plus contribué à ma réflexion.

6.2.1 Le schéma corporel de Merleau-Ponty

Comme le soulignait Dant (2004), on a généralement tendance à considérer le conducteur comme une entité indépendante du véhicule et du contexte, une entité pleinement autonome qui agit sur le véhicule en fonction de ce qu'elle perçoit dans l'environnement routier. *“Driving is treated as something that the human being inside the car does to the car, on the road”* (p. 64). On postule que, fondamentalement, la conduite repose sur l'action d'un processus cognitif où le conducteur traite, seconde après seconde, les différentes informations originant du véhicule et de l'environnement routier. Cette conception, qui a tendance à réduire la conduite automobile à un processus mécanique de type stimulus-réponse, néglige l'apport non négligeable de la corporalité dans la dynamique des comportements de conduite¹⁴³. Certains propos recueillis en cours d'entrevue attestent de fait que bon nombre d'informations émanent des sensations corporelles, de ce que le corps a appris, saisi, compris et non d'une activité cognitive *computant*, plus ou moins rapidement, les données issues du véhicule et de l'environnement. Il ne s'agit donc pas ici simplement d'ajouter les sensations corporelles au bassin des données que le conducteur doit traiter. Comme le suggérait Merleau-Ponty il y a déjà plus de 50 ans, les sensations corporelles sont – à elles seules – aptes à structurer et à orienter à la fois une bonne part de la perception, de « l'analyse » que le

¹⁴³ L'action du corps n'y est évidemment pas exclue mais seulement dans la mesure où l'on considère que tel ou tel geste résulte d'une activité cognitive donnée.

conducteur fait de l'environnement dans lequel il évolue, et les gestes qu'il doit poser pour s'y ajuster correctement.

Pour Merleau-Ponty, les activités motrices ne résultent pas d'un acte d'entendement, de l'exécution volontaire, programmée de différents gestes, exécution qui, à la longue, s'automatiserait comme on le postule le plus souvent. C'est le corps "*qui « attrape » (kapiert) et qui « comprend » le mouvement*" (1976 (1^e édition 1945); p. 167), le corps qui "*comprend son monde sans avoir à passer par des « représentations », sans se subordonner à une « fonction symbolique » ou « objectivante »*" (ibid.; p. 164), mais plutôt en éprouvant, en expérimentant l'accord entre ce qui est visé et ce qui est donné, entre l'intention et l'effectuation.

Cette nécessité d'expérimenter, de vivre et de ressentir les choses pour les comprendre est bien rendue par certains jeunes participants, par exemple en regard des angles morts et de la glace noire :

“Une des premières fois que j’ai conduis justement, c’est ça, les angles morts. Ils disent de les faire [dans les cours de conduite] mais tu ne comprends pas vraiment c’est quoi. Comme moi, j’en avais vraiment pas faite un puis. Bien je l’avais fait, mais tu fais semblant de regarder, tu ne sais pas quoi regarder. Puis j’ai vraiment failli rentrer dans quelqu’un. (...) C’est pas une notion qui est acquise les angles morts. Tu sais qu’il faut que tu regardes par là-bas, mais par là-bas où ? Puis quoi ? Puis là je l’ai vu c’était quoi ! C’est sûr qu’après ça. Pas que ça m’a aidée, mais oui j’ai vraiment réalisé qu’il fallait en faire aussi. Puis que c’était où qu’il fallait qu’on regarde.” (E1F5)

“La glace noire, il n’y a personne qui va nous dire comment. Tant que tu en as pas, que tu n’as pas glissé sur une là, tu ne sais pas exactement qu’est-ce que c’est. Tu as beau faire attention, mais si tu ne l’as jamais vu, si tu ne l’as jamais essayé bien. (...) C’est ça. Ça vient avec l’expérience.” (EF8)

Mais ce processus d'apprentissage par le corps va bien au-delà de l'acquisition de quelques connaissances ou habiletés spécifiques.

Apprendre à conduire nécessite d'abord que l'individu se saisisse de la forme et des dimensions du véhicule qu'il conduit; il en vient ainsi à savoir comment se positionner adéquatement sur la voie, à savoir comment diriger la trajectoire du véhicule, à savoir

« si ça passe ou si ça passe pas ». Ce savoir ne résulte pas d'un calcul ou d'une évaluation sophistiquée des divers paramètres volumétriques du véhicule, comme l'explicitait d'ailleurs Merleau-Ponty :

“Une femme maintient sans calcul un intervalle de sécurité entre la plume de son chapeau et les objets qui pourraient la briser, elle sent où est la plume comme nous sentons où est notre main. Si j'ai l'habitude de conduire une voiture, je l'engage dans un chemin et je vois que « je peux passer » sans comparer la largeur du chemin à celle des ailes, comme je franchis une porte sans comparer la largeur de la porte à celle de mon corps. Le chapeau et l'automobile ont cessé d'être des objets dont la grandeur et le volume se détermineraient par comparaison avec les autres objets. Ils sont devenus des puissances volumineuses, l'exigence d'un certain espace libre. Corrélativement, la portière du Métro, la route sont devenues des puissances contraignantes et apparaissent d'emblée comme praticables ou impraticables pour mon corps avec ses annexes” (ibid.; p. 167).

Ce savoir est acquis par le corps, qui a progressivement incorporé l'instrument qu'est le véhicule. Le conducteur sait comment se mouvoir avec son véhicule sans avoir besoin de s'en représenter les pourtours – et sans avoir besoin de se représenter le point de l'espace qu'il doit atteindre – puisque il est parvenu à redéfinir les frontières de son corps biologique en y annexant le véhicule, en l'intégrant dans son schéma corporel.

Et le processus d'incorporation du véhicule ne se limite pas qu'à des questions de dimension ou de spatialité. Au fil du temps et des expériences, le conducteur se « dote » de toute une série de sensations visuelles, auditives, kinesthésiques, tactiles qui lui permettent de sentir la dynamique de fonctionnement du véhicule, de sentir « s'il y a un trouble dans la voiture », de sentir le point de friction de la transmission, de sentir la force ou le seuil de freinage et d'accélération, de sentir la vitesse à laquelle il se déplace. Ce savoir n'est pas donné d'emblée et il est d'ailleurs parfois floué lorsque l'individu se retrouve au volant d'un véhicule autre que celui qu'il conduit usuellement :

“Comme j'embarque dans le char à ma mère où est-ce que là c'est. Elle c'est beaucoup plus insonorisé. Tu n'entends rien. Tu ne sais pas à quelle vitesse tu te trouves. Tu scannes plus [le tachymètre] parce que première chose que tu sais, tu es à 150. Puis moi j'avais l'impression de rouler comme à 100 dans mon auto.” (EF7)

Mais surtout, le véhicule n'est pas simplement un instrument que le corps du conducteur perçoit; il est aussi – et peut-être davantage – *“un instrument avec lequel il perçoit”* (ibid.; p. 178). Le corps n'est pas coupé du monde extérieur dans lequel il évolue et en ce sens, ce n'est pas que le véhicule que le conducteur incorpore, mais aussi une part de son environnement. Les sensations incorporées sont celles d'un corps en interaction avec le monde, d'un corps qui apprend à sentir – par-delà le métal et le caoutchouc – le niveau d'adhérence de la chaussée, à sentir les manœuvres à effectuer pour bien négocier une courbe, à sentir la vitesse qui est appropriée dans un contexte donné, à sentir que la situation exige une vigilance accrue, etc.

Les sensations incorporées n'ont par ailleurs pas seulement pour effet d'informer le conducteur sur le déroulement de la tâche. Elles guident ses différents gestes et lui signalent qu'un ajustement doit être effectué. Pour Merleau-Ponty, ce signalement ne provient pas d'un jugement, d'une évaluation raisonnée de la situation, mais bien d'un changement dans la perception globale du corps. Les différentes sensations incorporées (visuelles, tactiles, auditives, etc.) n'opèrent en effet pas isolément mais globalement, en concomitance, pour livrer une perception générale du corps en train d'agir. Elles forment ainsi le schéma corporel, la synthèse corporelle qui, par ajustement du ressenti, permet à l'individu de s'adapter, de participer adéquatement à la situation en cours. On peut plus spécifiquement déduire des propos de Merleau-Ponty que le schéma corporel est ce qui permet à l'individu de sentir qu'au moment présent, il agit aussi bien que possible ou qu'au contraire, il s'écarte de l'effectuation visée. En outre, quand l'individu ressent une déviation par rapport à la perception référentielle du corps – c'est-à-dire celle où l'effectuation fonctionne bien –, il est porté à agir de manière à retrouver (ou à tout le moins de manière à se rapprocher de) cette référence. L'individu sent donc qu'un ajustement doit être apporté, mais il sent aussi, en fonction de ce qu'il a appris antérieurement, quel ajustement doit être apporté de façon à ce que tout se déroule bien.

Un tel type de mécanisme d'ajustement à la sensation figure bel et bien dans certains de mes extraits d'entrevue, particulièrement en regard des vitesses pratiquées en agglomération :

“(À quelle vitesse circulez-vous dans les quartiers résidentiels ?) Ah bien ça peut être 50 kilomètres, 40 kilomètres, 40-50 kilomètres. Là je sais pas. Je vais te dire, je ne vérifie pas ça. Ça j’y vais là, à mon sens à moi. Je ne regarde pas. À ce moment là, je ne regarde pas le compteur.” (MF7)

“Si la limite est de 50, puis je sens que c’est à 30 qu’il faut que j’aille. Si je sens que c’est à 10 qu’il faut que j’aille, je vais le faire.” (PF8)

De manière générale en fait, la théorie de Merleau-Ponty situe assez bien un certain nombre des références à la sensation de mes participants, notamment en regard de l’incorporation d’un savoir-faire, mais aussi – dans une certaine mesure – en regard de l’adaptation des comportements de conduite. Cette théorie n’est cependant pas pour autant sans faille et elle laisse d’ailleurs en plan bon nombre de mes observations.

Pour Merleau-Ponty, le savoir-faire acquis, inscrit dans le schéma corporel, correspond justement à l’habitude. “*L’habitude exprime le pouvoir que nous avons de dilater notre être au monde, ou de changer d’existence en nous annexant de nouveaux instruments*” (ibid.; p. 168). “*L’habitude n’est ni une connaissance, ni un automatisme, (...) [elle est un] savoir qui est dans les mains, qui ne se livre qu’à l’effort corporel et ne peut se traduire par une désignation objective*” (ibid.; p. 168). En postulant de l’unicité du schéma corporel – et donc de la capacité du schéma corporel à diriger toutes les actions – la théorie de Merleau-Ponty nous ramène cependant aux problèmes de l’habitude-disposition. Le sociologue du sport Pierre Parlebas proposait plutôt que les schémas corporels sont pluriels en raison des différents contextes d’action et des différents types d’objets matériels utilisés et qu’il existerait donc “*autant de schémas corporels que de situations motrices différenciées*” (Parlebas, 1999, cité dans Faure, 2002; s. p.). On s’y retrouve néanmoins encore confronté à l’idée selon laquelle tous les comportements de conduite devraient résulter d’un seul et même mécanisme, en l’occurrence celui du schéma corporel.

La théorie de Merleau-Ponty est par ailleurs axée essentiellement sur le savoir-faire, sur la compétence motrice (être capable de conduire correctement), savoir-faire qui apparaît en outre toujours destiné à devenir pleinement efficace (le savoir-faire ne devrait que s’améliorer avec l’expérience) et, surtout, relativement constant eu égard au contexte

routier rencontré. Cette théorie ne permet donc pas de comprendre pourquoi l'individu ne se comporte pas toujours de la même façon dans des contextes routiers pourtant similaires, ni de comprendre pourquoi les comportements peuvent différer autant d'un individu à l'autre alors qu'ils évoluent dans le même univers routier (les variations devraient être minimales et essentiellement le fait d'une plus ou moins grande maîtrise de l'activité).

L'une des premières réponses à ces questions se trouve dans une remarque de Sheller : *“We not only feel the car, but we feel through the car and with the car”* (2004; p. 228). Sheller souhaitait souligner par là que la conduite n'est pas exempte d'émotions, de sensations incorporées en regard du *feeling* qu'a procuré la conduite. *“For some the motion produces feelings of happiness, excitement or anticipation; others become fearful, anxious or sick to the stomach”* (ibid.; p. 228). En d'autres termes, les sensations incorporées ne portent pas que sur la façon avec laquelle doit se dérouler la tâche; elles incluent, aussi, les sensations de plaisir ou de déplaisir qu'a procuré l'expérience de la conduite. J'ai déjà évoqué cet aspect lors de la présentation de mes participants. Pour un certain nombre de mes interviewés, la conduite constitue une activité ordinaire, banale, qui ne semble pas teintée d'émotions particulières. Pour d'autres par contre, il était manifeste que la conduite est une expérience qui est vécue avec plaisir, excitation, ou à l'inverse qui est vécue avec crainte, anxiété. Cette « tonalité » émotionnelle rattachée à la conduite n'est pas sans impact sur les comportements des individus. L'un des pères interviewés, par exemple, qui aime conduire – et qui surtout aime conduire vite – a manifestement développé son style de conduite en bonne partie en raison de la sensation de plaisir que lui a procuré, et que lui procure encore, l'expérience de la conduite à haute vitesse :

“(Avez-vous idée pourquoi vous roulez à cette vitesse là, parce que manifestement vous roulez plus vite que la moyenne des gens. Qu'est-ce qui vous a amené à ça ?) Je le sais pas. Ça doit être. J'aime ça. J'aime ça. J'aime ça rouler vite. J'aime ça sentir la, la. Sentir la mécanique, sentir la, la, la. La puissance du véhicule. Sentir. Tout ça.” (PF4)

À l'inverse, l'une des mères interviewées, qui ne parvient pas à surmonter la crainte de la conduite, adopte non seulement des comportements de conduite que l'on pourrait qualifier de très modérés, mais fait également montre – malgré l'absence d'expériences négatives sur la route – d'une conduite plus tendue, plus nerveuse, comme en témoignait (entre autres) l'une de ses filles :

“Je dirais [que ma mère] est trop nerveuse au volant. Ça paraît qu'elle. Autant ça paraît que mon père il aime conduire. Fait que quand il conduit, il a tellement l'air d'aimer ça que ça donne l'impression qu'il conduit bien. Tsé parce qu'il est dans un état de détente totale. Mais ma mère elle à l'inverse, quand elle conduit on le sent qu'elle n'aime pas ça. Fait qu'elle est comme crispée au volant. Tsé tu sens qu'elle aimerait mieux que ça soit toi qui conduise !” (E2F5)

Une réponse plus importante encore m'a cependant été livrée par Dant (2004) qui souligne à juste titre que l'assemblage corps-voiture n'est qu'un assemblage temporaire, un assemblage qui est à reconstruire à chaque fois que le conducteur prend le volant.

Tous les véhicules ne sont pas des instruments équivalents, parfaitement interchangeables. J'ai déjà fait allusion aux difficultés qui pouvaient se poser lorsque l'individu se retrouve au volant d'un véhicule aux dimensions ou à la dynamique différente(s) de celle(s) du véhicule avec lequel il est familier. Dans ce nouvel assemblage corps-voiture, les repères de l'individu sont brouillés et il ne peut se fier à ce que lui indiquent ses sensations. L'individu demeure apte à conduire correctement (il sait grosso modo comment se positionner sur la voie, comment négocier une courbe, etc.) mais doit adopter un mode de fonctionnement différent, un mode où il se doit notamment d'évaluer et de monitorer consciemment certaines des « réponses » du véhicule (ex.: Quelle force doit être appliquée sur les freins pour ralentir en douceur ? Comment le véhicule adhère-t-il à la chaussée dans les courbes ? Quelle est la vitesse atteinte ?). Une autre situation peut également se présenter. Le conducteur peut en effet parvenir à « habiter » un second véhicule, et ainsi être amené à développer une pratique différenciée, spécifique à cet assemblage corps-voiture particulier. C'est par exemple ce que laisse entendre l'un des pères interviewés lorsqu'il discute des différences qui se présentent lorsqu'il conduit sa petite décapotable sport plutôt que son véhicule utilitaire :

“Quand je conduis la Miata [cf. la décapotable], puis le Cherokee, c’est complètement différent. (...) Ça ne sera pas nécessairement plus vite [avec la Miata] mais la conduite est directe, donc c’est différent. Je suis beaucoup plus attentif à la route en Miata. Que je peux l’être en Jeep. Parce que la conduite est directe, puis tu es beaucoup plus bas, tu es beaucoup plus vulnérable aussi. Donc ma conduite peut changer là. Mais je ne peux pas dire qu’au niveau de la vitesse. Au contraire parce que quand tu es en décapotable, tu roules à 110 tu as l’impression de rouler à 160. Tse tu es tellement à l’air là fait que.” (PF6)

Il est toutefois à souligner que, dans une situation comme dans l’autre, la dynamique qui régule le comportement de conduite ne relève pas que de l’assemblage corps-véhicule en cours, mais aussi de sensations qui le transcendent, de sensations repères sans lesquelles l’individu ne pourrait, par exemple, avoir l’impression de rouler à 160 km/h¹⁴⁴. En d’autres termes, une partie des repères sensoriels apparaissent durablement inscrits dans le corps – et non uniquement dans le déroulement *immédiat* de la situation de conduite. Ce faisant, le corps devient, à lui seul, vecteur d’une part des « informations » nécessaires à la régulation des comportements de conduite et en ce sens, le corps doit nécessairement « se réinstaller » dans le véhicule à chaque nouveau déplacement.

La réinstallation pourra donner lieu à des pratiques distinctes en fonction du véhicule qui sera conduit, mais aussi – et peut-être surtout – en fonction de l’état dans lequel se trouve le corps préalablement à la conduite. Par « état du corps » on peut bien entendu songer à la condition physique de l’individu au moment où il prend le volant (fatigue, facultés affaiblies par l’alcool, la drogue ou les médicaments, problèmes oculaires, etc.). Il est cependant apparu dans mes entretiens qu’un autre état du corps, celui induit par les humeurs (les *moods*) ou les émotions, est tout aussi déterminant – et bien plus présent dans le récit des conduites quotidiennes – que les seuls états liés à la condition physique.

¹⁴⁴ Le conducteur débutant doit régulièrement jeter un coup d’œil sur le tachymètre *parce qu’il n’a aucune idée* de la vitesse à laquelle il circule alors que le conducteur plus expérimenté qui prend le volant d’un véhicule différent doit jeter un coup d’œil sur le tachymètre parce qu’il sait que ce qu’il ressent (cf. avoir l’impression de circuler à une vitesse X) ne correspond peut-être pas à la réalité.

Les humeurs et les émotions peuvent être rattachées au contexte global du déplacement. L'une des mères interviewées, par exemple, soulignait dès les toutes premières minutes de l'entrevue qu'elle a en quelque sorte deux façons de conduire, l'une liée aux déplacements de la vie quotidienne (pour aller travailler, faire les courses) et l'autre liée à des déplacements de loisir, notamment aux États-Unis, où elle participe à des expositions canines :

“J’ai ma conduite des longs voyages, j’ai ma conduite du matin qui n’est pas pareille. C’est complètement différent. Un long voyage, je relaxe. L’autre c’est pour me mener d’un point A au point B. Dans un temps précis. Puis pour une raison, puis pour. C’est plus stressant là. C’est moins relaxe, c’est moins plaisant conduire. (...) Ça va avec qu’est-ce que je ressens. Si c’est un long voyage, c’est ça, je vais relaxer. Si je suis stressée puis [que] je suis à la course bien là, c’est différent. (...) C’est vite. Ah oui. Il faut que je me rende au point A, au point B, dans un certain temps !” (MF1)

Dans les faits cependant, de multiples situations, qui apparaissent très souvent totalement indépendantes de la conduite, sont susceptibles de se présenter dans le quotidien des individus et d’engendrer des états du corps qui auront une répercussion sur leurs comportements de conduite : l’humeur dans laquelle la personne se trouve au réveil, le stress causé par un retard, la colère engendrée par une dispute avec son conjoint, la joie ou au contraire la tristesse provoquée par le résultat obtenu à un examen, et ainsi de suite.

Le plus souvent, c’est en regard des vitesses pratiquées que mes participants relevaient l’impact des humeurs et émotions :

“Des fois ça te tente d’être mollo, puis il y a des jours tu te réveilles, puis tu es vraiment, tu es plus en forme. Fait que là tu vas un petit peu plus vite, puis t’oum, tu fais ton stop puis. Tu es plus vite dans toute.” (EF3)

“C’est sûr que si je suis plus stressée, je vais être portée à aller plus rapidement. [Et] ta répercussion du stress est pas juste sur ta conduite. Tu vas juste être en train de manger puis tu vas manger plus rapidement. Tu ne le réalises même pas, puis à un moment donné quelqu’un va te dire : « Mon Dieu Seigneur, tu manges donc bien vite ». Et mon Dieu, c’est vrai. C’est le même réflexe au volant.” (MF7)

En réalité cependant, leur impact est bien plus vaste car elles induisent un état corporel qui peut moduler différemment, notamment, la pose et la gestuelle (ex.: *“tu tiens ton volant plus serré ou tu te positionnes pas pareil”* (E2F5)), l’exploration visuelle (ex.: « focuser » davantage sur la zone à l’avant du véhicule ou au contraire « admirer » davantage le paysage), les manœuvres de conduite (ex: accélérer et freiner plus brusquement ou au contraire plus doucement), la négociation des situations de circulation (ex.: « forcer » davantage le passage sur feux jaunes ou au contraire s’y arrêter systématiquement), et l’interaction avec les autres usagers de la route (ex.: klaxonner plus promptement lorsque le conducteur à l’avant ne démarre pas au feu vert ou au contraire ne pas s’en soucier du tout). De plus, en fonction de la nature et de l’intensité de l’émotion ressentie, l’état du corps induit sera parfois susceptible de perturber le fonctionnement normal du savoir-faire. C’est par exemple ce que suggère l’une des participantes lorsqu’elle évoque les conséquences d’un accrochage, somme toute mineur, mais qui lui a néanmoins occasionné un important choc nerveux. Non seulement a-t-elle conduit plus lentement qu’à l’accoutumée dans les jours qui ont suivi cet événement, mais l’anxiété provoquée par cet événement a été telle que

“après mon accrochage, pendant deux-trois jours j’étais comme voyons ? Me semble que je fais des moves pas rapport, que je ne faisais pas avant. Je trouvais que je conduisais comme une matante qui a peur au volant. J’étais comme Voyons ? Me semble que c’est pas moi ça. Ça oui. Deux-trois jours là, c’était comme hein ? Bizarre tsé. (*Puis tu as même l’impression de faire plus de mauvais moves justement.*) Oui. (*De faire, d’être gauche...*) Tu essayes comme d’être prudente mais ça donne rien, c’est encore pire tsé. Oui. Ça oui.” (S12)

Aux humeurs et émotions ressenties avant même que l’individu n’ait pris le volant peuvent de surcroît s’ajouter – ou se surajouter¹⁴⁵ – celles surgissant au cours même de l’activité et qui sont susceptibles de modifier, subitement ou plus progressivement, l’état

¹⁴⁵ Une humeur ou une émotion négative ressentie préalablement à la conduite est par exemple susceptible d’engendrer davantage de réactions d’impatience ou d’intolérance. *“Quand je suis fâchée on dirait que je suis plus. Je ne conduirai pas plus vite là, mais mettons qu’il va y avoir un lambineux en avant de moi bien là je vais être : Maudit, vas-tu avancer !”* (E1F2). Ces réactions peuvent être gardées pour soi (on maugrée, tout au plus) mais peuvent aussi contribuer à « pousser » encore plus de l’avant certains comportements : utilisation du klaxon, louvoiemnt, etc.

du corps : le stress induit par un quasi accident (*near-miss*), l'agacement ressenti dans la dernière heure d'un très long trajet, la joie ou la colère qui résulte d'une discussion avec le passager, etc.

En somme, j'en suis venue à la conclusion que les humeurs et émotions constituent une forme de sensations qui ont, elles aussi, un rôle important à jouer dans la dynamique des comportements de conduite. On pourra toutefois questionner la pertinence de les avoir présentées jusqu'à maintenant comme des « états du corps ». Dans certains cas, cette formule rend assez bien compte du phénomène en cours. C'est particulièrement le cas en regard de la situation de retard. Dans cette circonstance, le corps entier est plongé dans un maelström qui le pousse irrésistiblement vers l'avant, qui accélère son mouvement, comme l'exprimait d'ailleurs très concrètement l'un des pères interviewés : *“quand tu n'es pas pressé, tu marches, puis quand tu es pressé, tu cours !”* (PF3). Le conducteur qui prend le volant est immergé dans cette dynamique et aura par le fait même tendance – sans même le vouloir – à conduire plus rapidement, à franchir davantage les feux jaunes, etc. Il n'est cependant pas toujours facile d'identifier la nature exacte des humeurs et émotions en cause. Par exemple, en ce qui a trait à la situation de retard, s'agit-il de stress ?¹⁴⁶ Sinon, de quelle émotion s'agit-il ? Et d'abord, est-on en droit de parler d'émotion dans cette situation ? En outre, la question de savoir quelles sont les répercussions exactes de l'humeur ou de l'émotion sur la conduite de l'individu est loin d'être toujours claire. Dans certains cas, le récit des participants laissait uniquement entendre que l'humeur ou l'émotion évoquée a eu pour effet de faire varier leur pratique, d'entraîner une fluctuation par rapport à leur façon de conduire usuelle. Dans d'autres cas, le récit donnait plutôt à entendre que l'humeur ou l'émotion a

¹⁴⁶ En fait, le stress n'est généralement pas considéré comme une émotion mais bien comme une agression contre l'organisme, une tension qui est par la suite susceptible de provoquer des réactions émotionnelles comme l'anxiété, l'agressivité, ou la frustration. Le stress serait donc antécédent à l'émotion. Selon Mesken (2003), on aurait cependant tendance dans la recherche à utiliser interchangeablement ces deux concepts (le stress *versus* la réaction émotionnelle consécutive au stress). Ce faisant, on ne départagerait pas toujours clairement les effets spécifiquement attribuables au stress et ceux spécifiquement attribuables à l'émotion.

essentiellement engendré une altération du comportement de conduite, qu'elle a perturbé le fonctionnement du savoir-faire. Et dans d'autres cas encore, les participants rendaient principalement compte d'une cassure, d'une situation où l'attention a été entièrement absorbée par l'émotion – au point parfois d'avoir alors conduit sans avoir “*rien vu aller de la route*” (EF8) – rendant par le fait même toute description des autres effets que l'émotion aurait pu induire sur leur conduite impossible. Et tout cela sans compter les cas où apparaissaient simultanément plus d'une conséquence (ex.: modification de la conduite usuelle *et* perturbation du savoir-faire) ! Prise dans les détails donc, l'analyse des humeurs et émotions conduit inévitablement à l'impasse puisque trop de questions demeurent sans réponse. La perspective devient cependant tout autre si l'on adopte une ligne de pensée plus macroscopique, si l'on cherche à cerner ce que représente et ce qu'implique – en essence – le *phénomène* des humeurs et émotions dans la conduite automobile. Parvenir à clarifier cette question n'allait cependant pas de soi d'autant plus que les humeurs et émotions n'ont jusqu'à tout récemment été l'objet que d'une attention très limitée dans la recherche en sécurité routière. Et dans la plupart des cas, les humeurs et émotions n'y ont été abordées que sous l'angle des traits de personnalité (ex.: les épisodes de rage au volant comme témoins d'un tempérament agressif ou hostile, le *sensation seeking* comme témoin d'une inclination à rechercher la stimulation émotionnelle) ou qu'à celui du dérèglement des tâches psychomotrices (ex.: quel impact négatif le stress peut-il avoir sur la performance ?). On s'est donc peu soucié d'examiner si – et à quel titre – les humeurs et émotions peuvent influencer sur la conduite quotidienne des conducteurs « ordinaires ». Trois récents modèles du comportement de conduite, développés respectivement par Ray Fuller, Heikki Summala et Truls Vaa, m'ont cependant aidée à y voir plus clair non seulement parce qu'y sont évoquées des facettes différentes de la composante émotionnelle, mais aussi parce qu'ils m'ont permis de resserrer davantage ma compréhension des rouages de la conduite « à la sensation ».

6.2.2 *Le feeling du risque dans le modèle de Ray Fuller*

Ray Fuller (2000, 2001, 2005a et 2005b) rejette d'emblée l'idée selon laquelle les conducteurs ajusteraient leurs comportements de conduite en fonction d'une probabilité accidentelle. Les conducteurs, argumente-t-il, ne visent pas l'atteinte d'un risque accidentel donné mais bien l'absence de tout événement accidentel, le « risque zéro » comme le suggéraient déjà Näätänen et Summala en 1976. De surcroît, ajoute-t-il, les conducteurs ne sont généralement pas conscients de la probabilité qu'ils ont d'être impliqués dans un accident; ce dont ils ont conscience sur la route, c'est de la plus ou moins grande difficulté avec laquelle ils parviennent à gérer la situation de manière à ce que la conduite demeure sécuritaire. Ces prémisses ont conduit Fuller à développer un modèle – intitulé le modèle d'Interface Tâche-Capacité (*Task-Capability Interface model*) – dans lequel il soutient que la régulation des comportements de conduite repose, fondamentalement, sur la gestion du niveau de difficulté de la tâche. Dans ses premiers textes (2000, 2001), Fuller s'attardait principalement à expliquer la dynamique de son modèle¹⁴⁷ et à démontrer en quoi le modèle ITC pouvait permettre d'expliquer le processus accidentel. Ses plus récents écrits y ajoutent cependant une dimension centrale : celle de l'homéostasie de la difficulté de la tâche. Ce n'est pas d'hier que l'on postule que la conduite est régulée par un processus homéostatique. Dans un article publié en 1964, Taylor faisait état d'expériences qu'il avait réalisées à l'aide d'une mesure physiologique, la réponse électrodermale de conduction (*galvanic skin response*), et dans lesquelles il avait constaté que les conducteurs maintenaient leur réponse électrodermale à un niveau relativement stable d'un tronçon routier à l'autre en

¹⁴⁷ La dynamique du modèle de Fuller ne peut être résumée en quelques mots car elle comprend de très nombreuses dimensions. Fuller postule que le niveau de difficulté, au moment X, résulte de l'interaction entre les différentes exigences de la tâche et les capacités du conducteur. Pour que la conduite demeure sécuritaire, les capacités de l'individu doivent toujours être égales ou supérieures aux exigences de la tâche. Ces deux variables incluent cependant quantité de facteurs (la capacité du conducteur, par exemple, renvoie aux habiletés psychomotrices mais aussi à la fatigue, au stress, à la distraction, aux buts et motivations poursuivis, aux connaissances et aux attitudes, etc.) qui, selon telle ou telle combinaison spécifique, sont susceptibles de faire varier le niveau de difficulté atteint.

ajustant, semble-t-il, leur vitesse de déplacement. Ces résultats ont incité Taylor à conclure que les conducteurs adoptent un niveau d'anxiété cible et qu'ils ajustent leurs comportements de conduite de manière à se maintenir à ce niveau d'anxiété. Reprenant les travaux de Taylor, Gerald Wilde proposa à la fin des années 70 – dans sa célèbre théorie de l'homéostasie du risque – que les conducteurs ajustent leur conduite de manière à se maintenir dans les marges d'un risque accidentel donné. Dans un cas comme dans l'autre cependant, c'est le risque accidentel qui constitue le barème ultime¹⁴⁸. Or, pour Fuller, on ne devrait pas considérer que les conducteurs s'ajustent en fonction d'un hypothétique risque accidentel, mais bien en fonction de la difficulté perçue. Fuller avance donc, en paraphrasant Taylor, que les conducteurs “*adopt a level of task difficulty that they wish to experience when driving, and then drive so as to maintain it*” (2005a; p. 462). Le point le plus intéressant réside toutefois dans le *feeling* du risque. Le modèle de Fuller soulevait en effet la question de savoir comment les conducteurs estiment le niveau de difficulté de la tâche. Les résultats d'une série d'études, dans lesquelles des conducteurs devaient évaluer des scènes routières filmées sur vidéo, ont conduit Fuller à poser l'hypothèse que c'est une réponse émotionnelle, un *feeling* du risque, qui permettrait aux conducteurs d'estimer le niveau de difficulté de la tâche. En d'autres termes, les conducteurs ne se maintiendraient pas dans les marges de difficulté souhaitées en analysant froidement la situation, mais bien en se guidant sur ce qu'ils ressentent, sur l'émotion (en terme de risque potentiel) que suscite la situation.

C'est effectivement l'action d'un tel *feeling* du risque dont semblent témoigner mes participants lorsqu'ils mentionnent, par exemple, qu'ils ne peuvent – dans une circonstance donnée – dépasser un certain seuil de vitesse « parce que je ne me sentirais pas en sécurité » de le faire, « parce que je ne me sentirais pas en contrôle », « parce que je ne me sentirais pas à l'aise », ou « parce que je ne me sentirais pas bien ». Toutefois, ce ressenti apparaît être un phénomène occasionnel, un signal d'alarme en quelque sorte, qui indique au conducteur le seuil à ne pas dépasser, la frontière à ne pas franchir sans quoi la conduite pourrait potentiellement devenir dangereuse. Et en aucun cas mes

¹⁴⁸ Le niveau d'anxiété cible étant pour Taylor lié à une probabilité accidentelle.

participants n'ont laissé entendre qu'ils cherchaient délibérément à atteindre cette frontière. Ces précisions sont importantes car elles mettent en lumière les lacunes du modèle de Fuller. Un problème fondamental découle du fait que Fuller présuppose que les conducteurs perçoivent – en tout temps et en toutes circonstances – un certain niveau de difficulté alors qu'il est manifeste que de nombreux kilomètres peuvent être parcourus, par exemple sur autoroute interurbaine, sans que les personnes n'aient perçu la moindre « complication ». Tout bien examiné en fait, la conduite de base, les comportements de conduite adoptés *en l'absence* d'un *feeling* du risque, ne trouvent pas d'explication convaincante dans ce modèle. De plus, il est clairement ressorti de mes entrevues que ce que les personnes recherchent ce n'est pas l'atteinte d'un certain niveau de difficulté, mais au contraire l'atteinte d'un niveau de « non difficulté », l'atteinte d'un niveau où ils se sentent pleinement en contrôle de la situation. Autrement dit, ce que mes entrevues ont précisément donné à entendre c'est que les individus cherchent à se sentir bien quand ils conduisent, et non à se sentir adéquatement mal¹⁴⁹.

6.2.3 *Le feeling of comfort dans le modèle de Heikki Summala*

Pour Heikki Summala (2004), la conduite quotidienne, usuelle, n'est justement pas affaire de risque ou de difficulté mais bien de confort. Depuis plusieurs années déjà, Summala soutient que la régulation des comportements de conduite repose, à la base, sur la gestion des marges de sécurité que les conducteurs doivent maintenir autour d'eux en termes d'espace (ex.: s'assurer d'une distance de passage suffisante, maintenir une distance intervéhiculaire convenable) et de temps (ex.: s'assurer de disposer du temps nécessaire pour s'immobiliser ou pour effectuer un virage à gauche). En ajustant leur conduite de manière à se maintenir dans les marges de sécurité adéquates pour eux, les conducteurs se garantissent, entre autres, d'allouer les ressources attentionnelles nécessaires au bon déroulement de la tâche, tout en évitant de se placer en situation de surcharge cognitive. Ils se donnent l'opportunité de pouvoir bien réagir aux situations

¹⁴⁹ Tel que le suggèrent Fuller (se sentir au « bon » niveau de difficulté), mais aussi Taylor (se sentir au « bon » niveau d'anxiété) et Wilde (se sentir au « bon » niveau de risque).

qui se présentent, tout en se prémunissant du stress que pourrait occasionner une trop forte anticipation des *hazards* routiers. Ils s'assurent, en somme, de se maintenir dans une zone de confort, une zone dans laquelle ils se sentent pleinement en contrôle de la situation, une zone dans laquelle ils ne ressentent ni risque, ni menace, ni difficulté. Ayant pris acte des propositions des modèles de Fuller et de Vaa (dont je traiterai dans la prochaine section), Summala poursuivit cependant sa réflexion et en vint à ébaucher un modèle (le *Multiple Comfort Zone Model*) dans lequel il postule qu'en situation de conduite ordinaire, les individus ajustent leur conduite de manière à se maintenir dans les marges d'une zone de confort où interviennent quatre principaux facteurs : les marges de sécurité, la progression du déplacement, le suivi des règles et le système véhicule / route. Plus précisément, Summala considère qu'afin de se maintenir dans la zone de confort, les conducteurs doivent :

- Ajuster leur conduite de manière à se doter des marges d'espace et de temps suffisantes pour garantir leur sécurité;
- Sentir que le déplacement progresse tel que prévu, que le déplacement n'est pas entravé ou ralenti au-delà de ce qui est souhaité;
- Ne pas être inquiété par la possibilité de recevoir une contravention ou par celle d'avoir enfreint une règle sociale;
- Évoluer dans des conditions véhicule / route favorables, c'est-à-dire conduire un véhicule stable, relativement silencieux, etc. et dont le contrôle n'est pas compromis par la glace, la neige, de forts vents latéraux, etc.

Ces différentes dimensions sont effectivement apparues dans mes entrevues comme des *conditions* nécessaires au confort. Mais la question de savoir comment ces dimensions interviennent, précisément, dans la conduite des individus n'a pas été aisément résolue. Le modèle de Summala n'est d'ailleurs pas très explicite à cet égard. Il semble que pour Summala, la conduite quotidienne relève essentiellement d'un processus décisionnel. Le confort doit donc y être considéré comme une motivation, comme un critère décisionnel sur lequel s'appuient les conducteurs pour choisir d'adopter tel ou tel comportement

particulier. Mais comment les conducteurs déterminent-ils la zone dans laquelle ils se sentent confortables ? Sur quelle base évaluent-ils le confort ? Doit-on comprendre qu'ils font une évaluation consciente du confort procuré par les marges de sécurité maintenues, par la progression du déplacement, etc. ? Les nombreux passages où Summala mentionne que les conducteurs ont besoin, ou qu'ils conduisent de manière à avoir un *feeling of comfort*, un *feeling of control*, ou un *feeling of safety* laissent entendre que cette évaluation ne peut être totalement dissociée de ce que les conducteurs ressentent. Il est cependant difficile de comprendre comment ces *feelings* contribuent, exactement, à la modulation des comportements de conduite dans le modèle de Summala.

L'un des problèmes se situe, entre autres, dans le fait que Summala confond la motivation (privilégier l'atteinte du confort) et les processus particuliers qui permettent d'atteindre cet objectif. Dans mes entretiens, le confort ressenti était notamment évoqué par mes participants afin d'expliquer leurs pratiques usuelles, de justifier pourquoi ils privilégient tel ou tel comportement de conduite au détriment de tel autre. Tous les interviewés ont par exemple pu facilement identifier la vitesse qu'ils préfèrent adopter sur autoroute interurbaine (ex.: 110 km/h). S'ils conduisent usuellement à cette vitesse plutôt qu'à une autre, c'est parce qu'ils s'y sentent en contrôle et en sécurité, mais aussi, pour reprendre les autres critères de Summala, parce que la conduite n'y est pas trop « éreintante », parce qu'ils ont le sentiment que leur déplacement progresse bien et qu'ils n'ont, pour la plupart, pas à y redouter le contrôle policier¹⁵⁰. Il faut toutefois souligner que ce qui les incite à maintenir cette vitesse, ce n'est pas la *recherche* du confort en tant que telle mais bien l'inconfort qui est ressenti lorsqu'ils adoptent une vitesse plus basse ou plus élevée. Ainsi, s'ils ne dépassent pas un certain seuil de vitesse, c'est par exemple parce que “*quand j'arrête d'aller à 130, s'il n'y a pas de police mettons, c'est plus parce que moi je ne me sens pas en confiance*” (MF3) ou parce que “*je sens juste que j'ai moins le contrôle. D'un coup qu'il arriverait de quoi*” (EF3). À l'inverse, s'ils ne

¹⁵⁰ Ces critères n'ont évidemment pas été systématiquement mentionnés par chacun des participants, ni pour chacun des comportements à l'étude. Ils figurent néanmoins dans la plupart des entretiens.

conduisent pas plus lentement c'est par exemple parce que *“tu n'as tellement pas l'impression d'avancer que ça joue presque sur les nerfs”* (PF8), *“on dirait qu'on devient plus impatient ou. Ça te tanne, tu viens tanné”* (PF2). Il y a donc, notamment en matière de vitesse, des pratiques privilégiées qui s'installent et qui balisent la zone de confort; certains se sentiront pleinement confortables à 130 km/h alors que d'autres auront cette impression à 110 km/h. Des fluctuations sont évidemment possibles (le conducteur peut aussi se sentir totalement à l'aise, par exemple, à 105 ou à 115 km/h) mais elles ne peuvent passer un certain seuil sans que le confort ne soit compromis. Et c'est à ce moment, lorsque un certain inconfort est ressenti, que le conducteur peut être incité à revenir à sa vitesse usuelle. En d'autres termes, il m'est apparu que les conducteurs ne *travaillent pas activement à se maintenir* dans la zone de confort, comme semble le postuler Summala. Ils *se trouvent dans leur zone de confort et travaillent à combattre l'inconfort lorsque celui-ci se présente.*

L'exemple de la vitesse privilégiée sur autoroute interurbaine renvoie par ailleurs uniquement à la situation de conduite optimale. De toute évidence, les conducteurs ne peuvent toujours s'en tenir à leur conduite préférée puisqu'ils doivent nécessairement s'ajuster en fonction du trafic rencontré, des conditions météo, de l'état de la route, etc. *“Quand je me sens en sécurité, c'est 120 [km/h]. Quand je sens que. Quand il pleut, c'est sûr que je vais ralentir”* (S12). L'ajustement des comportements de conduite semble pour une bonne part viser le retour au confort. C'est en vue de se sentir à nouveau confortable que le conducteur qui sent, par exemple, qu'il ne contrôle plus aussi bien la situation pourra être incité à adapter sa conduite. *“Si ils mettent 90 [comme limite de vitesse], je vais rouler peut-être même 80. Je vais rouler pour que je me sente à l'aise. Pour que moi je me sente à l'aise”* (MF4). Mais cet objectif ne peut pas toujours être atteint. Lorsque par exemple quelqu'un suit de trop près,

“ça m'exaspère mais je veux dire, qu'est-ce que tu veux faire dans ce temps là. Je peux juste le décoller un petit peu. Mais dans ce temps là, je sais pas, il n'y a pas grand chose à faire. Sauf que d'avoir hâte que la personne te dépasse puis s'en aille.” (MF3)

Et comme le mentionnaient certains participants, il y a plus généralement des trajets tout entiers au cours desquels ils ne peuvent se sentir totalement confortables, malgré leurs ajustements, parce que les conditions météo sont trop mauvaises. Il y a aussi des types de route, comme les routes « de campagne » ou les autoroutes urbaines, sur lesquels certains n'arrivent pas à se sentir vraiment bien, quoi qu'ils fassent. Etc. Les conducteurs ne parviennent donc pas toujours à se « positionner » dans une zone de confort, à annihiler entièrement l'inconfort ressenti¹⁵¹.

En outre, j'ai pu constater dans mes entrevues que les sources d'inconfort sont multiples et qu'elles peuvent même, en certaines occasions, entrer en compétition. Dans cette circonstance, les ajustements ponctuels qu'apporte le conducteur relèvent, avant tout, d'un compromis. À titre d'exemple, l'une des jeunes conductrices interviewées soulignait qu'il lui arrive parfois de « devoir » franchir un feu jaune alors qu'elle aurait préféré s'arrêter, ou de « devoir » pour un moment conduire plus vite qu'elle ne le souhaite, plus vite que la vitesse dans laquelle elle se sent à l'aise parce que

“j'aime pas ça sentir que les gens attendent à cause de moi. (...) J'aime pas ça la conscience que les autres attendent à cause de moi ou sont fâchés ou. J'aime pas ça déranger sur la route.” (E1F5)

Les conducteurs peuvent également déroger plus globalement de leur conduite préférée, des pratiques dans lesquelles ils se sentent confortables, parce qu'il y a également là un compromis à faire :

“Je me souviens la dernière fois que j'ai eu à aller à Montréal. Sûrement que pour descendre à Montréal, j'ai roulé autour de 115 tout le long. Parce que j'avais des passagers avec moi. Donc ça, ça m'influçait. Puis je savais que eux ils avaient sûrement très hâte d'être rendus à Montréal ! Alors par principe j'ai roulé un petit

¹⁵¹ À aucun moment Summala ne prétend dans son texte que les conducteurs parviennent toujours à se maintenir dans la zone de confort. Mais il ne mentionne pas non plus ce qui se passe lorsque les conducteurs ne peuvent atteindre cet objectif, ce qui se passe lorsque, par exemple, les conditions véhicule / route ne sont nettement pas favorables. Considère-t-il que l'on sort alors de la situation de conduite ordinaire ? Doit-on comprendre que dans ces contextes « extraordinaires », la conduite est régulée par un autre mécanisme ? Et si tel est le cas, de quel mécanisme s'agit-il ?

peu plus vite. Pour qu'ils ne soient pas fatigués de me voir rouler lentement. (...) Pour revenir, le même soir, quand je suis revenu, j'ai pas dû rouler très, très vite. Parce que j'étais tout seul au volant, puis ça ne dérangeait personne. Puis j'écoutais de la musique, puis je ne me fatiguais pas comme ça." (P11)

Il faut finalement souligner que les différents états du corps – et particulièrement ceux liés aux humeurs et émotions – peuvent avoir pour effet de modifier les délimitations de la zone de confort. Le conducteur d'humeur relax qui fait une ballade du dimanche, par exemple, peut se sentir très bien en circulant à une vitesse qui en d'autres moments l'agacerait. À l'inverse, la personne pressée de se rendre à un rendez-vous peut se sentir irritée par la lenteur du flot de circulation alors qu'en d'autres circonstances, elle s'y sentirait parfaitement à l'aise. Les différents états du corps peuvent par ailleurs avoir un impact encore plus important puisque dans certains cas, comme par exemple lorsque la personne conduit sous le coup d'une vive émotion, c'est la notion même de confort qui est totalement évacuée du discours et qui ne semble plus être d'aucune pertinence.

Summala a bien tenté d'intégrer la question des émotions dans son modèle. D'abord, il reconnaît que parfois les conducteurs peuvent souhaiter ressentir d'autres *feelings* que ceux associés au confort (ex.: le *thrill* procuré par la conduite à haute vitesse). Ensuite, il précise que les conducteurs peuvent être mus par d'autres motivations, telles que le désir de ne pas être en retard à un rendez-vous ou le désir de bien paraître, et que ces motivations sont porteuses de *feelings* et d'émotions qui doivent eux aussi prendre place dans le processus de la conduite. Il n'explicite cependant pas la dynamique du processus qui serait alors à l'œuvre si ce n'est qu'en mentionnant que dans certaines circonstances, deux motivations peuvent s'affronter (ex.: le confort *versus* la possibilité d'être en retard), ou qu'à l'occasion, les émotions peuvent prendre le *leading role* au détriment de la raison. Ces quelques spécifications sont néanmoins suffisantes pour clairement indiquer que le modèle de Summala – malgré toutes les références qui y sont faites aux *feelings* et, dans une moindre mesure, aux émotions – ne parvient pas à s'extraire de la vision cognitiviste (le *feeling* essentiellement comme critère décisionnel, les émotions essentiellement comme facteurs qui contrecarrent ou qui perturbent la raison).

6.2.4 *Le best feeling et le (body) risk monitor dans le modèle de Truls Vaa*

Le modèle de Truls Vaa (2001, 2003, 2005 et 2006), finalement, repose sur deux principales assertions. Tout d’abord, Vaa postule qu’*“in addition to avoid accidents¹⁵², drivers seek a certain "target feeling"”* (2001; s.p.). Vaa mentionne succinctement – dans ce même texte paru en 2001, et qui présente la toute première ébauche de son modèle – que cette sensation qui est recherchée peut par exemple être celle où le conducteur se sent vigilant et attentif, où il se sent calme et en sécurité, où il ressent du plaisir ou de la joie, où il sent qu’il est à l’abri des erreurs ou des violations. Vaa considère donc, de façon analogue à Summala, que les individus cherchent à adopter un façon de conduire qui leur convienne bien, qui leur procure la meilleure sensation possible, qui leur procure le *best feeling*¹⁵³. Les modèles de Vaa et de Summala se distinguent néanmoins très nettement. Il faut en premier lieu souligner que le concept de *best feeling* ne peut être ramené à l’idée de confort telle que la conçoit Summala puisque « meilleure sensation » ne signifie pas nécessairement « bonne sensation ». Vaa précise en effet que chez une personne qui n’aime pas conduire, la sensation obtenue peut être perçue comme étant négative, teintée de déplaisir ou d’anxiété. Ce sera néanmoins cette sensation négative qui sera recherchée puisque c’est précisément elle qui, pour la personne, correspond à la *meilleure sensation possible*. Vaa soutient en second lieu que la sensation qui est ciblée n’est pas la même chez tous les conducteurs, que chaque conducteur « possède » son unique sensation cible, et que cette sensation n’est pas nécessairement expérimentée consciemment. Mais c’est surtout au chapitre du mécanisme que les deux modèles se distinguent le plus puisque pour Vaa, l’atteinte du *best feeling* est en grande partie régulée par les émotions. Cette affirmation, de prime abord étonnante, s’explique du fait que Vaa a élaboré son modèle en s’appuyant sur la théorie des émotions développée par le neurologue Antonio R. Damasio (cf. *l’Erreur de Descartes* (1994 – 1995 et 2001 pour la traduction française)), théorie qui est d’ailleurs à l’origine de la seconde assertion au fondement de son modèle : *“Human emotions are*

¹⁵² Ou plus précisément : en plus de chercher à se maintenir au « risque zéro ».

¹⁵³ Vaa utilise indifféremment les expressions *best feeling* et *target feeling*.

the very instrument that enables man to monitor danger, to consider and evaluate behavioural alternatives in given situations” (ibid.; s. p.). Pour bien comprendre le sens de cette seconde assertion, quelques explications doivent être apportées relativement à la théorie de Damasio.

Pour Damasio, “*les émotions sont, en essence, constituées par des changements survenant dans l’état du corps*” (2001; p. 194), c’est-à-dire constituées par la myriade de variations qui peuvent se produire dans les différentes parties et les différents organes du corps (ex.: accélération du rythme cardiaque, sudation, coloration de la peau, contraction de certains muscles qui modifieront l’expression faciale ou la posture) lorsque celui-ci répond à un événement donné ou “*aux pensées évoquées par un phénomène ou un événement donnés*” (ibid.; p. 194). Ainsi, un événement ou une pensée qui suscite la joie, la tristesse, la colère, la peur, le dégoût, etc. se traduit par des changements corporels caractéristiques qui font en sorte que nous nous *sentons* heureux, tristes, en colère, effrayés, dégoûtés. Le processus ne s’arrête cependant pas aux changements corporels qui caractérisent une émotion puisque survient ensuite la perception de l’émotion, c’est-à-dire “*la prise de conscience qu’il existe un rapport entre un phénomène donné et un état du corps marqué par une certaine émotion*” (ibid.; p. 185). Damasio établit en effet une distinction spécifique entre émotion et « sentiment »¹⁵⁴, le second terme correspondant à l’expérience consciente, à la prise en compte des changements survenus dans l’état du corps, conjointement à celle de l’événement ou de l’image mentale qui a initié l’émotion. En d’autres termes, le sentiment consiste à prendre conscience de l’association que l’individu peut établir entre certaines sensations corporelles et un objet, une pensée ou une situation donné(e). Pour Damasio, cette perception est importante

¹⁵⁴ En anglais, Damasio utilise le terme *feeling*. Le traducteur n’a pas cru bon d’employer les mots « sentiment » ou « sensation » puisqu’ils renvoient à des idées passablement différentes. Le concept de *feeling* a en fait été le plus souvent rendu dans l’ouvrage en français par les expressions « capacité de ressentir (ou d’éprouver, ou de percevoir) une émotion » ou « perception de l’émotion ». Ces expressions, un peu lourdes, ne me semblent pas avoir la même portée que le concept de *feeling* développé par Damasio. Je ne pouvais cependant utiliser le terme *feeling* sans risquer de le confondre avec les concepts jusqu’ici évoqués et qui ont pour leur part davantage trait à la sensation.

puisqu'elle détermine l'appréciation globale de l'objet, de la pensée ou de la situation (en bon ou mauvais, agréable ou désagréable, inoffensif ou dangereux, etc.) mais, surtout, parce qu'elle permet d'élargir le registre des stratégies d'action. Damasio considère en effet que certaines réactions émotionnelles poussent irrésistiblement les individus à se comporter, inconsciemment ou non, d'une façon particulière (ex.: la peur provoquée à la vue d'un ours qui commande instinctivement à l'individu de se sauver à toute jambe). Les gens peuvent cependant apprendre quantité de choses, notamment au cours de leurs multiples interactions, quant à la manière de se comporter en présence d'une situation ou d'un objet donné(e) (ex.: il ne faut pas afficher la colère qu'a provoquée une remarque désobligeante lors d'une entrevue d'embauche). Le sentiment, la conscience des changements corporels induits, pour reprendre l'exemple, par la remarque désobligeante, permet à l'individu de savoir qu'il est en colère et, conséquemment, de savoir qu'il doit travailler à réfréner cette émotion. Sans cette perception, seules les conduites impulsives domineraient le champ des comportements succédant aux réactions émotionnelles.

La théorie de Damasio va cependant bien plus loin puisqu'il tente d'y faire la démonstration que les émotions ne sont pas que des facteurs qui viennent sporadiquement perturber la raison, comme on a généralement tendance à le croire, mais bien au contraire qu'elles sont indispensables à la mise en œuvre des comportements rationnels, qu'elles jouent un rôle essentiel dans la prise de décision. Damasio estime de fait que dans bon nombre de situations, nous ne disposons pas, notamment, des ressources et du temps qui seraient nécessaires pour examiner toutes les options envisageables d'un problème donné. Nous parvenons néanmoins à prendre une décision, parfois en quelques secondes à peine, parce que nous pouvons compter sur autre chose que la seule raison pure : les marqueurs somatiques. Damasio avance plus précisément l'hypothèse que les marqueurs somatiques, c'est-à-dire les divers signaux qui proviennent du corps et qui font en sorte que l'on perçoit une sensation déplaisante (ex.: sentir que l'on a la peur au ventre, le trac, un mouvement de répulsion, un vague malaise), ou au contraire plaisante (ex.: sentir une excitation, une fièvre, un mouvement d'enthousiasme, un petit bonheur) guident notre jugement, orientent notre

raisonnement et nos décisions, en fonctionnant “*comme un signal d’alarme automatique qui dit : attention, il y a danger à choisir l’option qui conduit à ce résultat*” et qui permet ainsi “*de rejeter, immédiatement, une action donnée et [nous] incite à envisager d’autres alternatives*” (ibid.; p. 240), ou à l’inverse comme un signal d’encouragement qui dit : vas-y, cette option est bonne pour toi.

Damasio postule par ailleurs que ces marqueurs somatiques sont acquis par l’expérience, par le résultat des interactions avec des objets, des événements, des individus, des conventions. Il considère donc, plus spécifiquement, qu’à chaque nouvelle expérience (ex.: une décision qui donne lieu à une réprimande ou à une punition), le corps est susceptible de s’enrichir d’un marqueur somatique (ex.: l’état du corps déplaisant qui découle de la réprimande) qui pourra ultérieurement servir de signal automatique quant aux conséquences négatives (ou positives) à anticiper si, par exemple, cette décision était prise à nouveau. En d’autres termes,

“les marqueurs somatiques représentent un cas particulier de la perception des émotions secondaires¹⁵⁵, dans le cadre duquel ces dernières ont été reliées, par apprentissage, aux conséquences prévisibles de certains scénarios. Lorsqu’un marqueur somatique négatif est juxtaposé à un résultat prédictible particulier, il joue le rôle d’un signal d’alarme. Lorsque cette juxtaposition concerne un marqueur somatique positif, celui-ci devient au contraire un signal d’encouragement” (ibid.; p. 240).

Damasio soutient donc que le raisonnement, la réflexion, les décisions auraient partie liée avec un processus que l’on pourrait qualifier d’émotionnel. Pour autant, Damasio ne considère pas que les marqueurs somatiques accomplissent le processus de délibération à notre place. Ils y seraient cependant d’une grande utilité puisque

“ils aident celui-ci à se réaliser, en mettant en lumière certaines options (soit dangereuses, soit favorables), et en permettant rapidement de ne plus avoir à les compter parmi celles à envisager” (ibid.; p. 241).

¹⁵⁵ Damasio distingue les émotions primaires, qu’il considère comme étant des émotions innées, préprogrammées, et les émotions secondaires qui se manifesteraient à partir du moment où l’individu “*commence à percevoir des émotions et à établir des rapports systématiques entre, d’une part, certains types de phénomènes et de situations et, d’autre part, les émotions primaires*” (ibid.; p. 188).

Il faut finalement souligner que Damasio soutient que les marqueurs somatiques fonctionnent en vertu d'un principe d'homéostasie, c'est-à-dire en ayant pour objectif d'alerter l'individu lorsque son état du corps s'écarte de son niveau de réglage moyen, de son équilibre fonctionnel, niveau d'équilibre qui "*correspond à l'optimum du fonctionnement de l'organisme, pour lequel celui-ci effectue le minimum de dépenses énergétiques et dispose de la plus grande simplicité et rapidité des ajustements*" (ibid. p. 190). Le déploiement de ce système homéostatique pourrait par ailleurs être nettement perceptible par l'individu, mais il pourrait aussi parfois opérer de façon plus souterraine, c'est-à-dire sans que la personne n'ait clairement conscience du signal (agréable ou désagréable) envoyé par son corps.

Le modèle de Truls Vaa repose sur ces considérations théoriques de même que sur trois axiomes qu'il a inférés des propos de Damasio, à savoir que : 1) la motivation la plus fondamentale de l'être humain est liée à la survie, 2) l'être humain doit donc être doté d'une habileté spécialisée qui lui permet de détecter et d'éviter les dangers qui menacent sa survie, et 3) c'est le corps qui possède cette habileté, c'est le corps qui est le moniteur du risque. On peut cependant considérer qu'au final, le modèle de Vaa s'articule plus directement autour de deux idées principales : 1) la conduite automobile sous-tend, fondamentalement, un processus constant de détection et d'évaluation des risques accidentels, détection et évaluation qui sont assurées – ou à tout le moins guidées – par le mécanisme des marqueurs somatiques, et 2) les conducteurs cherchent (inconsciemment) à atteindre leur équilibre fonctionnel, à ajuster leurs comportements de conduite de manière à se maintenir dans (ou à se rediriger vers) leur état du corps optimum, l'état du corps où ils conduisent le mieux, sans effort et sans risque accidentel. Le concept de *best feeling*, plus « ouvert » dans le texte publié en 2001, est donc devenu dans les écrits subséquents de Vaa essentiellement synonyme d'équilibre fonctionnel puisqu'il présume que c'est dans cet état optimum du corps que les conducteurs ressentent la meilleure sensation possible.

Le mécanisme que propose Vaa dans son modèle intitulé le *Risk Monitor* comprend plusieurs paramètres mais on peut en résumer succinctement le fonctionnement de la

façon suivante : Initialement, le conducteur traite l'information en provenance de l'environnement routier et du véhicule. Lorsqu'un risque est détecté, un marqueur somatique s'active. Si l'apparition de ce marqueur n'est pas perçue par l'individu, celui-ci décide automatiquement, c'est-à-dire sans en être conscient, de l'ajustement qui doit être apporté en vue de maintenir l'équilibre fonctionnel, de ressentir le *best feeling*. Si l'individu au contraire perçoit le signal d'alarme en provenance de son corps, il s'appuie sur le mécanisme de la valeur émotionnelle (de l'*account of feelings*¹⁵⁶) afin de décider rapidement du meilleur comportement à adopter, de sélectionner l'option comportementale qui lui permettra de restaurer le *best feeling*.

Le modèle de Vaa recoupe quelques-unes de mes observations, notamment en raison du fait qu'il y postule que les conducteurs ajustent leur conduite en fonction d'une certaine référence corporelle, d'un état du corps particulier. Plusieurs problèmes figurent néanmoins dans ce modèle qui, de prime abord, m'était apparu des plus stimulants.

- Pour Vaa, la conduite d'un véhicule demeure foncièrement une activité cognitive, une activité "*characterised by constantly solving problems, problems that involve thinking, choosing and deciding between different alternatives*" (2001; s. p.). Ainsi, bien que les sensations corporelles soient au coeur de son modèle, il y considère (encore) les conducteurs comme des systèmes de traitement de l'information entièrement isolés du véhicule et de l'environnement dans lequel ils circulent. L'apport du corps s'y limite à une fonction de signal d'alarme, alors qu'il apparaît que les sensations corporelles – issues d'un assemblage corps-voiture particulier en interaction avec son environnement – sont à elles seules aptes à diriger bon nombre des comportements de conduite (à « juger » de la vitesse à adopter, de la distance à maintenir, etc.).

- Vaa n'envisage les émotions dans son modèle qu'en tant que marqueurs somatiques, que signaux d'alarme ponctuels. Paradoxalement, la question des humeurs

¹⁵⁶ Ce que Vaa appelle l'*account of feelings* correspond en fait en tous points aux marqueurs somatiques de Damasio.

et émotions plus « classiques » – telles que la joie, la colère, la tristesse – y est donc totalement évacuée.

- Dans la théorie de Damasio, les marqueurs somatiques n'interviennent qu'à l'intérieur du processus décisionnel, lorsque l'individu est appelé à choisir entre différentes options. Vaa élargit ce concept en attribuant aux marqueurs somatiques la capacité d'alerter l'individu de l'imminence d'un risque accidentel, et donc de lui signaler qu'il se trouve dans une situation où il se doit d'apporter un ajustement, où il se doit d'*entamer* un processus décisionnel. Les marqueurs somatiques rejoignent donc ici le concept de *feeling du risque*¹⁵⁷ et, en partie, l'idée des sensations d'inconfort que j'ai évoquées dans la section précédente. Mais il m'est justement apparu, à ce dernier égard, que Vaa a tort de présumer que les marqueurs somatiques ne concernent que le risque accidentel puisque les sensations d'inconfort peuvent alerter les individus de la présence de bien d'autres sources de désagrément (ex.: la sensation de ne pas avancer).

- Stipuler que les conducteurs cherchent à atteindre le *best feeling*, c'est-à-dire la meilleure sensation possible *dans les circonstances*¹⁵⁸, permet de rendre compte – contrairement au modèle de Summala – des situations où les conducteurs ne parviennent pas à atteindre le plein confort (par exemple, en raison des mauvaises conditions météo) ou de celles où ils opèrent un compromis. Se pose néanmoins encore la question, fondamentale, de savoir sur quelle assise reposent les comportements de conduite usuellement adoptés *en l'absence* de toute sensation d'inconfort. Vaa postule que dans cette circonstance, la conduite relève des automatismes. À la base donc, les conducteurs adopteraient, spontanément et sans en être conscients, les comportements qui leur assurent l'atteinte du *best feeling*. Mais d'où provient ce *best feeling* ? De quoi est-il, exactement, constitué ? Probablement en raison du fait qu'il s'intéressait surtout à

¹⁵⁷ Fuller établit d'ailleurs lui-même le parallèle dans l'un de ses articles (2005b).

¹⁵⁸ Certains passages des textes de Vaa portent à croire que le *best feeling* serait une cible fixe mais d'autres suggèrent plus directement que le *best feeling* équivaldrait à la meilleure sensation possible compte tenu des buts que poursuit l'individu et des circonstances dans lesquelles il se trouve.

comprendre et à expliquer le phénomène accidentel¹⁵⁹, Vaa s'est peu attardé à l'élaboration de son concept de *best feeling*. Dans ses trois derniers textes, il le fait équivaloir au concept d'équilibre fonctionnel mais sans apporter d'autre précision à ce chapitre que les renseignements figurant dans la courte citation de Damasio que j'ai moi-même présentée en page 234. S'agit-il donc uniquement d'une sensation physiologique, issue des différents organes du corps ? S'agit-il uniquement de l'état du corps le plus efficace, le mieux à même de placer l'individu à l'abri du risque accidentel en lui garantissant « la plus grande simplicité et rapidité des ajustements » tout en ne nécessitant que « le minimum de dépenses énergétiques » ? Un exemple donné par Vaa me laisse croire qu'il n'est pas lui-même tout à fait au clair avec ces questions. Vaa soutient en effet que son modèle théorique permet également d'expliquer le phénomène de la compensation du risque (cf. p. 3), d'expliquer pourquoi, par exemple, certaines personnes conduisent plus rapidement ou maintiennent une distance intervéhiculaire plus courte lorsqu'elles prennent le volant d'un véhicule muni de freins ABS. C'est, propose-t-il, parce que “*the ABS give rise to a certain feeling of more vehicle control – i.e. "a feeling of ABS" – that makes the driver drive faster and/or with shorter headways*” (2006; p. 20). Il ne s'agit pas d'une décision consciente, ajoute-t-il ensuite. “*The decision is taken "by the body", it feels that the organism can act better, i.e. that the functional balance of the organism can be improved without jeopardizing risk*” (ibid.; p. 20). À strictement parler, le conducteur ne peut avoir le *feeling* de l'ABS que lorsqu'il appuie fermement sur les freins. S'il se sent effectivement plus en contrôle, comme le suggère Vaa, ce ne peut être que parce qu'il *croit* que ce véhicule peut lui permettre de maîtriser plus aisément les situations de conduite. Le *feeling* de l'ABS serait donc dans ce cas d'ordre plus psychique que physiologique. Par ailleurs, si le *feeling* de l'ABS n'était lié qu'au contrôle, qu'à la maîtrise du risque accidentel, le (corps du) conducteur n'aurait aucune raison, notamment, de sentir qu'il lui vaut mieux de conduire plus vite. Pour présumer qu'en accélérant, l'organisme améliore son équilibre fonctionnel, agit mieux, Vaa doit nécessairement avoir en tête des considérations d'une toute autre nature.

¹⁵⁹ Par exemple en cherchant à identifier les facteurs susceptibles d'entraver l'établissement de marqueurs somatiques efficaces, et ceux susceptibles d'en altérer le bon fonctionnement (ex.: alcool, fatigue).

Mais lesquelles ? Et sur quoi se base l'organisme pour savoir qu'il peut faire mieux ? Paradoxalement, c'est un concept proposé par Damasio – mais que Vaa a totalement occulté – qui m'a permis d'identifier l'angle sous lequel le concept de *best feeling* gagnerait à être exploité. Damasio souligne en effet que nous ne sommes pas constamment sous le coup des émotions et que ce que nous percevons le plus souvent, ce sont les états d'arrière-plan du corps, c'est-à-dire “*l'état du corps tel qu'il se présente entre des émotions*” (2001; p. 208), “*l'image d'un paysage corporel qui n'est pas bouleversé par l'émotion*” (ibid.; p. 208). Ces états d'arrière-plan, que nous percevons de façon subtile, “*ne sont jamais trop positifs, ni trop négatifs, bien qu'ils puissent être perçus surtout comme plaisants ou déplaisants*” (ibid.; p. 208). Ils sont par ailleurs susceptibles de fluctuer passablement mais ils peuvent néanmoins continuer “*à être du même type durant des heures et des jours*” (ibid.; p. 208), leur effet cumulé contribuant ainsi à définir un rythme et une tonalité de base, un cadre de référence quant à l'état global dans lequel se trouve notre corps lorsqu'il n'est pas bouleversé par l'émotion.

Postuler de l'existence d'un tel cadre de référence est essentiel pour expliquer les conduites usuelles puisque les conducteurs ne peuvent adopter la façon de conduire qui leur procure la meilleure sensation sans disposer d'un repère stable, sans disposer d'un état particulier de corps – et d'esprit – qui leur serve de barème quant à ce qui doit être, précisément, ressenti. Le *best feeling* ne devrait donc pas avoir prioritairement le statut de fonction, comme semble le soutenir Vaa¹⁶⁰, mais bien celui d'état. Et de fait, si l'on conçoit le *best feeling* comme un état d'arrière-plan cible, comme le paysage corporel que les conducteurs souhaitent maintenir parce qu'il correspond à celui dans lequel ils se sentent le mieux – paysage qui peut cependant à l'occasion être « bousculé » par l'apparition de sensations d'inconfort ou entièrement remplacé par celui des humeurs et émotions – toutes les pièces du puzzle parviennent à se mettre en place. Et l'habitude peut enfin être définie !

¹⁶⁰ Ce que laissent à tout le moins entendre plusieurs passages de ses textes.

6.3 L'habitude en tant qu'état spécifique du corps

Dès les tout premiers stades de l'analyse, j'avais constaté que trois dimensions distinctes – ayant trait à certains aspects du savoir-faire, à un état physique particulier et à un état psychique particulier – se dégageaient de la description des pratiques usuelles, privilégiées par mes participants. Ce n'est cependant qu'à la lumière des différentes théories exposées plus haut que je suis finalement parvenue à cerner la nature et le rôle de ces trois dimensions. J'en suis plus spécifiquement arrivée à la conclusion que l'habitude en matière de conduite automobile correspond à un état corporel d'arrière-plan exprimé, conscientisé sous la forme d'un état de confort. L'habitude n'équivaut donc pas à un faire – bien que l'on puisse parfois l'associer directement à un comportement donné (par exemple le port ou le non port de la ceinture de sécurité) – mais à une sensation. Et à une sensation qui renvoie à deux aspects distincts mais interreliés : un état de confort physique (je me sens bien dans mon corps – bien installé, à l'aise, détendu, etc.) et un état de confort psychique (je me sens bien dans ma tête – en sécurité, non nuisible, non fautif, etc.).

Cette brève définition ne laisse que partiellement entrevoir la complexité de l'habitude. L'exposé des résultats obtenus dans l'analyse des différents comportements à l'étude permettra de détailler et de nuancer les différentes idées qui sous-tendent cette nouvelle définition. Quelques précisions doivent néanmoins être apportées dès maintenant afin de situer les principaux thèmes de l'analyse et d'en circonscrire la portée.

Il faut tout d'abord souligner que le terme « confort » rejoint ici l'idée de *best feeling* en ce sens qu'il s'agit de la meilleure sensation possible *pour l'individu en question*. Ce que la personne doit ressentir, précisément, pour être dans l'état de corps et d'esprit souhaité n'est pas indépendant de son tempérament, de ses expériences, de ses goûts, et l'état qui peut être adéquat pour elle pourrait ne pas convenir du tout à une autre personne. Autrement dit, l'état de confort ne correspond pas à une sensation objective, entièrement ressentie de la même façon par tous les conducteurs, mais à une sensation spécifique à chacun.

En tant que sensation inscrite dans le corps, qu'état d'arrière-plan cible, l'habitude ne peut être, à strictement parler, envisagée comme la simple matérialisation d'un comportement donné. Cette sensation ne se manifeste cependant pas dans un vacuum. Le confort ressenti se définit inévitablement en situation, en regard de l'environnement (au sens très large du terme) dans lequel évolue la personne. L'habitude est donc inéluctablement liée à une situation de conduite et c'est cette liaison qui explique qu'au final, on peut associer le comportement usuellement adopté dans un contexte donné à l'habitude (ex.: si les conditions routières sont bonnes, c'est en conduisant aux environs de 60 km/h que je me sens confortable lorsque je circule dans le village).

Les résultats de mes entrevues m'ont conduite à stipuler – en paraphrasant Taylor à mon tour – que de manière générale, les conducteurs adoptent (du fait qu'ils l'incorporent) un état de confort qu'ils souhaitent ressentir lorsqu'ils conduisent, et qu'ils conduisent de manière telle à s'y maintenir. Pour autant, l'habitude n'explique pas tous les comportements de conduite, ni même toutes les dimensions d'un comportement de conduite donné.

J'ai déjà indiqué au début de ce chapitre que la conduite repose pour une bonne part sur l'incorporation de sensations qui ont pour rôle d'informer et de guider le conducteur dans le déroulement de l'activité. Certaines de ces sensations se rapportent directement à l'habitude mais d'autres ne reflètent manifestement que l'action d'une dimension particulière du savoir-faire (ex.: sentir que « ça passe », sentir la force ou le seuil de freinage et d'accélération). Départager clairement l'ensemble des références à la sensation n'a cependant pas été possible, d'autant plus que l'habitude apparaît inextricablement constituée d'une part de savoir-faire. D'ailleurs, si les individus cherchent à se maintenir dans un certain état de corps et d'esprit, c'est non seulement parce qu'ils s'y sentent bien, mais aussi parce qu'ils y conduisent bien, parce qu'il correspond à l'état dans lequel leur savoir-faire s'avère, en règle générale, efficace. L'analyse des comportements de conduite à l'étude a permis de mettre au jour quelques éléments spécifiques du savoir-faire qui semblent cruciaux en regard de l'établissement de l'état d'habitude. Il va néanmoins sans dire que le corpus dont je dispose est bien trop

limité pour me permettre d'élucider tous les tenants et les aboutissants de la conduite à la sensation.

L'importance que j'ai accordée jusqu'à maintenant au phénomène de la conduite à la sensation ne devrait par ailleurs pas laisser croire au lecteur que j'en suis venue à considérer que la conduite est totalement exempte de tous les processus cognitifs classiquement institués (traitement de l'information, prises de décision, automatismes et semi-automatismes, motivations). Le franchissement des feux de circulation, par exemple, incarne évidemment bien davantage l'archétype d'un processus décisionnel que d'un processus sensitif. Mais il est à souligner que même dans un cas semblable, mes entrevues ont nettement laissé entendre que tout n'est pas qu'affaire de raison; les états du corps peuvent aussi, et à plus d'un titre, contribuer à la décision. Deux des pratiques à l'étude (le port de la ceinture de sécurité et les vitesses de conduite) sont en fait apparues plus spécifiquement révélatrices de l'habitude telle qu'esquissée en début de section. Les autres pratiques analysées (franchissement des feux de circulation, exploration visuelle, activités parallèles à la conduite et conduite sous l'effet de l'alcool) ouvraient manifestement sur d'autres dimensions de la conduite, ce qui n'a pas empêché, toutefois, qu'elles ont au final pu trouver leur place dans le schéma d'ensemble de l'habitude. Ce que mes entrevues m'ont amenée à conclure, en somme, ce n'est donc pas que la cognition n'a plus lieu d'être, mais bien qu'il nous faut envisager une interaction complexe entre cognitions et sensations, envisager que la conduite automobile ne peut se réaliser sans l'action conjointe d'un cerveau « réfléchissant » *et* d'un corps sensible.

Dans un autre ordre d'idées, on ne peut bien entendu prétendre que les conducteurs s'en tiennent toujours aux comportements qui leur permettent de se maintenir dans l'état de confort souhaité. Il y a inmanquablement des situations où cette règle générale ne s'applique plus. Au début de ma recherche, la variation des comportements de conduite était principalement ramenée à la simple idée d'un répertoire d'habitudes spécifiques

intégrant les différentes variations contextuelles possibles¹⁶¹. Mes entrevues m'ont rapidement fait comprendre que la réalité est bien plus complexe et qu'il s'avérerait par le fait même plus difficile qu'anticipé de couvrir et d'analyser adéquatement cet aspect des comportements de conduite. Il importe tout d'abord de distinguer « ajustement du comportement » et « variation des pratiques ». Certains extraits d'entrevue rendent en effet principalement compte d'un ajustement, d'une adaptation rendue nécessaire en raison *de ce qui survient* dans la situation de conduite alors que d'autres témoignent plus largement d'une « dérogation », d'une rupture en regard des pratiques usuellement adoptées (ex.: *“Si j'ai un petit signe que je pogne dans le vent, puis que là j'ai pas tout à fait le contrôle de la situation, ça me fait ralentir tout de suite”* (EF8) *versus* *“Quand mes parents sont avec moi, pour ne pas trop qu'ils passent de commentaires, je vais avoir une conduite un petit peu plus lente. Pour les contenter. Mais c'est juste pour ça là”* (EF6)). La démarcation est cependant loin d'être toujours aussi nette que dans les deux exemples présentés ci-haut. J'aurais bien entendu pu tenter de départager ajustements et variations en retraçant les facteurs qui semblent être à l'origine du changement dans le comportement. Mes entrevues ne contiennent cependant pas toujours les détails nécessaires pour réaliser une telle opération. En outre, les contextes ou les situations entraînant un changement dans le comportement sont apparus beaucoup plus nombreux qu'anticipé. Dans la réalité, les ajustements sont, à vrai dire, innombrables. Le conducteur évolue en effet dans un environnement qui se recompose sans cesse au gré de son propre déplacement, des objets auxquels il doit s'ajuster (état de la chaussée, déviation du tracé de la route, signalisation, etc.) et du mouvement des autres usagers de la route. Même au court d'un très bref trajet, toute une série de micro-ajustements sont donc continuellement apportés (un léger ralentissement, un mouvement du volant, etc.). Ces micro-ajustements relèvent d'un savoir-faire complexe, difficilement conscientisable dans ses moindres détails, et ne peuvent par le fait même être aisément observés dans des entretiens. Il y a toutefois des ajustements plus

¹⁶¹ Je postulais que les conducteurs détiennent tout un bagage de comportements distincts qu'ils mettent en application, ou non, en fonction du contexte particulier dans lequel ils se trouvent – bagage auquel pouvaient aussi s'ajouter, à l'occasion, quelques comportements inhabituels.

« palpables » et ce sont inévitablement ces cas qui ont été relevés par mes participants. Que mon corpus ne contienne que les variations et les ajustements les plus patents dans la conduite ne signifie cependant pas pour autant que la quantité d'informations à analyser était réduite, bien au contraire. À titre d'exemple, pour les seules situations entraînant un abaissement de la vitesse pratiquée, j'ai relevé dans mes trente entrevues 120 mentions qui ont pu être classées sous 40 différents thèmes (ex.: conditions météo, méconnaissance des lieux, présence de passagers, problèmes de santé, changement de véhicule). Un examen très détaillé de chacun des items en vue de distinguer entièrement ajustements et variations n'était donc pas envisageable, ni d'ailleurs possible (par faute de précision dans bien des cas). Je tenterai néanmoins au cours des prochains chapitres d'esquisser, dans ses grandes lignes, la dynamique d'ensemble qui relie – ou qui au contraire dissocie – les ajustements et variations à l'état d'habitude.

Une précision doit finalement être apportée au sujet des humeurs et émotions. Deux critères sont généralement utilisés pour différencier l'humeur de l'émotion. On considère, tout d'abord, que l'émotion serait toujours dirigée vers un objet, une idée, une personne ou un événement, alors que l'humeur ne serait liée à aucune cible précise. L'émotion serait ensuite de courte durée (quelques minutes ou quelques heures) alors que l'humeur pourrait persister pendant des jours, voire des mois (Goldenberd et al., 2000; Levelt, 2002; Mesken, 2003). Dans plusieurs cas, le récit de mes participants n'était pas suffisamment détaillé pour que je puisse me baser sur ces critères – en apparence simples ! – afin de déterminer si l'on était en présence d'une humeur ou d'une émotion. Je m'en tiendrai donc dans la suite du texte à l'expression générale « humeurs et émotions » (hormis lorsque la distinction est manifeste), et en ne considérant ces deux phénomènes que dans la perspective suggérée par Damasio, c'est-à-dire en tant qu'états du corps particuliers, qu'états du corps distincts de l'état d'habitude.

CHAPITRE 7

LE PORT ET LE NON PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Comme je l'ai mentionné au cours du chapitre 5 (cf. présentation du profil des interviewés), la très grande majorité de mes participants (27 / 30) ont indiqué qu'ils bouclent toujours (ou presque toujours) leur ceinture de sécurité¹⁶². Il ne faudrait cependant pas penser qu'il n'y a par le fait même aucune habitude à l'égard du port de la ceinture de sécurité chez les trois participants qui omettent de la boucler. Comme le suggérait Mittal en distinguant les habitudes d'usage et de non-usage (cf. p. 60), on doit plutôt considérer que l'on est ici en présence de deux états d'habitude distincts. Ces deux cas de figure seront donc examinés séparément.

¹⁶² La moitié d'entre eux ont en outre pris le soin de spécifier qu'il en va de même lorsqu'ils sont passagers.

7.1 Les comportements adoptés et les arguments évoqués chez ceux qui bouclent usuellement leur ceinture de sécurité

7.1.1 Les trois dimensions du port de la ceinture de sécurité

De tous les comportements analysés, le port de la ceinture est de loin celui qui est apparu le plus stable et le moins questionné. Mais il s'est surtout présenté comme le comportement le plus enraciné. Les expressions ne manquent d'ailleurs pas pour souligner à quel point boucler sa ceinture de sécurité peut être une pratique profondément ancrée : *“Je ne suis pas capable de ne pas la mettre”* (EF6), *“C'est plus fort que moi”* (MF1), *“C'est imprégné dans mon cerveau”* (S12), *“Ça fait partie de ma vie, comme manger ou autre chose”* (MF6), *“Ça devient une partie de toi-même”* (PF5). L'examen des diverses raisons évoquées par mes interviewés afin de justifier le port de la ceinture m'a rapidement permis de constater que participent à cet ancrage trois dimensions distinctes : le savoir-faire, le confort physique et le confort psychique.

Un seul aspect a été relevé par mes interviewés au chapitre de ce que j'appelle le savoir-faire mais il a été abordé de manière relativement récurrente et, surtout, concordante. Plusieurs (17 / 27) ont en effet mentionné que s'ils bouclent usuellement leur ceinture de sécurité, c'est en grande partie parce que « c'est automatique » (11 interviewés), « c'est un réflexe » (7 interviewés), *“c'est quelque chose qu'on fait d'emblée”* (PF6), *“je n'y pense même pas”* (EF7), *“c'est comme tu sonnes la cloche : tu manges”* (MF4). Si le port de la ceinture de sécurité est à leurs yeux une pratique bien ancrée, c'est donc notamment parce que l'automatisme est bien rôdé. Nul besoin de planifier, de décider ou tout simplement de penser à boucler la ceinture; ils le font parce que le geste s'exécute de lui-même, spontanément.

L'automatisme n'est cependant pas le seul aspect qui importe. Dans le cas de la ceinture, la dimension du confort a principalement été rendue par mes participants à la négative, c'est-à-dire par le biais de propos qui témoignent de l'inconfort ressenti lorsque, pour

une raison ou une autre, leur ceinture *n'est pas bouclée* : « Je me sens mal », « Je ne me sens pas normal », « Je ne me sens pas bien », « C'est fatiguant », etc.¹⁶³.

La moitié (14) des participants « ceinturés » ont plus précisément associé ces sensations d'inconfort à une question d'ordre physique. On peut bien entendu spontanément penser que ces conducteurs exprimaient par là l'importance de ne pas ressentir de gêne, de malaise, ou même de douleur lorsqu'ils portent la ceinture (une tension dans le cou ou une oppression de la poitrine, par exemple). Leurs propos vont cependant bien plus loin que cela puisque ce dont ils ont principalement rendu compte à cet égard, c'est de la sensation de manque, de vide, ou de « dépositionnement » qui les envahit lorsque la ceinture n'est pas bouclée : « Je sens qu'il me manque quelque chose » (6 interviewés), « Je me sens comme tout nu » (4 interviewés), « *Je me sens trop libre* » (MF8), « *Je me sentirais dans le vide* » (MF3), « *Je ne me sens pas bien sur le siège* » (MF7), « *Je sens que c'est comme si je roulais puis que mon siège était trop loin* » (E1F5). S'ils portent la ceinture de sécurité, c'est donc aussi parce qu'une certaine sensation s'est engrammée dans leur schéma corporel. Leur état d'arrière-plan usuel inclut la sensation que procure la ceinture sur leur corps, et c'est cette sensation cible – via laquelle ils se sentent positionnés et reliés au véhicule d'une manière bien précise – qui constitue le barème du confort. Sans cette sensation, ils ne se sentent pas bien, « *pas normal* » (EF6).

Une dizaine de participants ont par ailleurs spécifiquement attribué le port de la ceinture à une sensation d'ordre psychique, essentiellement en témoignant du sentiment de sécurité qu'assure le port de la ceinture (« Je me sens en sécurité avec la sécurité ») ou, à l'inverse, du sentiment d'insécurité qu'entraîne (ou qu'entraînerait) son non port (« Je ne me sens pas en sécurité sans la ceinture », « *Je me sentirais bien que trop vulnérable* » (MF8), « *J'aurais bien que trop peur* » (S12).

¹⁶³ Dans certains cas, faute de l'avoir vraiment expérimentée, il s'agissait plutôt d'une sensation d'inconfort imaginée : « Je me sentirais mal » si la ceinture n'était pas bouclée. Il est également à souligner que la notion de confort a aussi parfois été exprimée à la positive : « Je me sens bien » avec la ceinture.

Le constat le plus intéressant réside toutefois dans l'articulation de ces trois dimensions. Traditionnellement, on considère que l'habitude est ancrée du moment que l'automatisme s'est établi. La personne doit d'abord prendre la décision de boucler sa ceinture, puis penser à poser le geste à chaque fois qu'elle prend le volant, mais si elle répète suffisamment ce geste, il finira par devenir spontané. L'installation de l'automatisme est donc considérée comme la condition essentielle, voire comme l'unique condition nécessaire à l'habitude. On peut bel et bien soutenir que le port de la ceinture de sécurité relève *d'abord* de l'automatisme dans la mesure où il apparaît que c'est lui qui assure, d'entrée de jeu, que la personne pose effectivement le geste souhaité. Mais le comportement ne peut se maintenir – et donc s'installer durablement – sans la contribution de la sensation physique associée au port de la ceinture. Cette sensation finit en effet par s'inscrire dans le schéma corporel de la personne, au point souvent où elle en vient à oublier qu'elle porte la ceinture, à ne plus avoir conscience, distinctement, de l'effet qu'elle produit sur son corps : *“Il y a du monde qui n'aiment pas ça la ceinture parce qu'ils se trouvent inconfortables. Mais moi je ne la sens même pas de toute façon, ça fait que”* (S12). Le corps « ceinturé » devient donc la référence, l'état du corps barème qui est perçu de façon très fugace, mais qui s'avère néanmoins de grande importance puisque c'est lui qui pare aux oublis en permettant à la personne de prendre conscience que quelque chose ne va pas, que sa ceinture n'est pas bouclée :

“Maintenant, quand moi je ne suis pas attachée, je ne me sens pas bien sur le siège. Je me sens comme. Il me manque quelque chose. C'est pour ça que je m'en rends compte que je ne suis pas attachée.” (MF7)

Si le comportement se maintient fois après fois, ce n'est donc pas qu'en raison de l'automatisme, mais aussi en raison du fait qu'une sensation d'inconfort, d'anormalité, indique au conducteur qu'il ne se trouve pas dans l'état du corps souhaité, qu'il s'écarte de son état d'habitude. Ce n'est par ailleurs qu'après avoir pris conscience de cet état de fait (je n'ai pas bouclé ma ceinture) que le conducteur est appelé à ressentir un inconfort psychique, à ne pas se sentir en sécurité, et donc à trouver une raison *supplémentaire* pour l'inciter à boucler sa ceinture de sécurité sur le champ.

Il y a donc tout lieu de croire que les sensations sont, elles aussi, déterminantes dans l'installation durable du comportement. Mais elles sont également importantes pour deux autres raisons.

La sensation physique permet, d'abord, de remédier aux défauts d'automatisme. Les rouages de l'automatisme – et plus largement de la conduite à la sensation – peuvent en effet faillir notamment lorsque les personnes se laissent entièrement envahir par leurs pensées, lorsqu'elles prennent le volant en ayant l'esprit totalement ailleurs. C'est précisément ce qui est arrivé à l'une des mères interviewées. Elle sortait tout juste de l'hôpital, où elle venait d'apprendre que son père était gravement malade. Trop préoccupée par l'état de santé de son père, elle avait omis de boucler sa ceinture – geste pourtant spontané chez elle à l'ordinaire – et elle ne portait pas non plus attention aux informations en provenance de son corps. Au bout de quelques minutes toutefois, elle s'est ressaisie et a alors senti que quelque chose n'allait pas, qu'elle n'était pas dans son état du corps normal, sensation qui lui a permis de prendre conscience que *“Hein ! Je ne me suis pas attachée ! Qu'est-ce qui se passe ?”* (MF4). C'est donc essentiellement cette sensation physique qui l'a rappelée à l'ordre. Sans elle, MF4 n'aurait pu réaliser que l'automatisme n'avait pas fonctionné, qu'elle avait « oublié », et elle aurait effectué tout son parcours sans avoir bouclé sa ceinture.

Les sensations sont ensuite importantes parce qu'elles permettent d'endiguer les changements, de freiner, dans ce cas-ci, l'installation de comportements contraires aux normes de sécurité. Huit de mes interviewés « ceinturés » ont en effet précisé qu'il leur arrive à l'occasion de ne pas boucler leur ceinture, particulièrement sur de courtes distances (j'y reviendrai). Ces dérogations ne sont cependant pas vécues par tous en toute sérénité parce que la sensation qui en résulte fait en sorte que *“j'y pense que je ne l'ai pas attachée. On dirait que j'ai une espèce de petite conscience : Ah tu as pas attaché ta ceinture”* (MF5). L'inconfort qui résulte du non port de la ceinture, la « petite conscience » qui rappelle au conducteur qu'il ne l'a pas bouclée doit nécessairement être toléré tout au long du parcours, aussi bref soit-il. Et dans certains cas, comme en témoignait l'une des mères interviewées, les individus doivent pratiquement se battre

avec leur conscience, ou doivent du moins travailler activement à réfréner l'envie qu'ils ressentent de boucler leur ceinture :

“Quand je vais porter mon char pour un changement d'huile [au garage situé deux maisons plus loin], je ne la mets pas, c'est vrai. C'est conscient. Puis ça m'énerve. Ça me tanne. Je me dis c'est niaisieux parce que la plupart du temps il arrive de quoi dans ta rue. Quand il arrive des choses là. (...) Puis oui, je ne la mets pas puis ça m'achale. Comme pas se brosser les dents après un repas, ça m'achale. Ça fait un peu ça là. Oui, c'est vrai. Puis c'est comme si je me convainquais. Non je ne la mettrai pas, regarde, je monte la côte là. Bien non, je ne la mettrai pas. Tsé c'est niaisieux de même.” (MF8)

D'autres éprouvent manifestement moins de difficulté, notamment parce qu'ils ne considèrent pas, contrairement à MF8, que la courte distance parcourue est susceptible, d'une quelconque façon, de mettre leur sécurité en péril. La sensation physique d'anormalité demeure néanmoins suffisante pour rendre l'expérience désagréable, ou à tout le moins dérangeante :

“C'était la première fois puis ça m'est arrivé il y a deux semaines [au cours d'un déplacement qui n'impliquait que de traverser la rue pour passer d'un commerce à l'autre]. Tsé je ne me sentais pas comme il faut là. Pas normal. C'est pas pour. Je sais pas, c'est pas pour la sécurité mais c'est rendu tellement un réflexe, je ne suis pas capable de ne pas la mettre.” (EF6)

Sans ces sensations d'inconfort, les incartades seraient vécues beaucoup plus facilement. Et elles pourraient, éventuellement, être appelées à se reproduire plus souvent, ou plus longtemps. L'automatisme, la spontanéité du geste pare en grande partie aux oublis, mais les inconforts, quant à eux, parent aux changements.

Ce constat se retrouve également, bien que dans une toute autre perspective d'analyse, chez deux des jeunes conducteurs dont le père n'est pas un usager régulier de la ceinture. Il faut tout d'abord préciser que le port de la ceinture de sécurité n'était pas une pratique nouvelle pour les jeunes puisque ils y avaient tous été « soumis » dès la prime enfance. En tant que conducteurs cependant, la donne aurait pu être différente puisqu'ils étaient alors appelés à vivre – et à se définir via – une expérience totalement différente de la conduite automobile. Chez huit des jeunes rencontrés, le port de la ceinture était une pratique incontestée, voire même “*une religion*” (EF8) dans le cercle familial. Trois

d'entre eux étaient cependant exposés à des contre-exemples qui auraient pu les inciter à revoir cette pratique au cours de leur passage au siège conducteur (en tant que passagers, c'est leur mère qui les y avaient habitués dès le tout jeune âge). L'une des jeunes femmes concernées soulignait à cet égard qu'elle ne s'est même pas posé de question puisque le geste était déjà bien installé :

“Il n'y a personne qui m'a obligée. Non c'est ça, j'essaie de voir pourquoi que ça. Je pense qu'ils le disent beaucoup dans les cours théoriques, j'imagine. Puis je sais pas. On le fait même en étant passager ça fait que. Moi c'est une des premières choses que je fais. Je rentre dans l'auto puis je m'attache. Non, ça c'est pas quelqu'un qui me l'a dit. Je pense que ça se fait tout seul. C'était déjà automatique.” (EF1)

Mais plus encore, comme en témoigne une seconde jeune femme, se sont aussi bien vite imposées les sensations associées au port de la ceinture en position conducteur :

“Maintenant moi que je conduis, je me demande comment il fait [mon père] pour conduire sans sa ceinture. Je me sens tellement mal quand j'ai pas la ceinture, puis que je conduis, donc. Bien je me sens comme pas en sécurité là. Je me sens pas rattachée, tsé je me sens pas attachée ! Je me sens comme tout nue.” (EF4)

Ce faisant, il devient beaucoup plus difficile de suivre l'exemple, comme avait d'ailleurs été tenté de le faire l'un des jeunes hommes interviewés :

“[Mon père] je l'ai toujours vu lui pas de ceinture. Puis moi je me disais quand. Je ne porterai pas de ceinture moi non plus quand je vais conduire. Me semble on est mieux, plus à l'aise. Puis quand j'ai pas de ceinture, je ne me sens pas à l'aise. Je me sens, il me manque quelque chose. Comme quand je vais faire du vélo. Je ne voulais pas porter de casque au début. Maintenant que j'ai un casque, je ne peux pas sortir à vélo sans porter de casque. Je me sens tout nu. Il me manque quelque chose.” (EF7)

Ce bref extrait montre bien que les intentions ne suffisent pas pour provoquer le changement de comportement. Il faut aussi, pour un temps du moins, accepter de sortir de l'habitude courante, consentir à tolérer un certain inconfort. Si le port de la ceinture de sécurité est une pratique difficilement modifiable, ce n'est donc pas seulement parce qu'il s'est automatisé; c'est, *aussi*, parce qu'il correspond à un état de confort.

7.1.2 Les autres motifs associés au port de la ceinture de sécurité

Les arguments avancés par mes interviewés afin de justifier le port de la ceinture de sécurité indiquent sans équivoque qu'il est considéré, essentiellement, comme un gage de sécurité. La quasi totalité des 27 participants « ceinturés » ont d'ailleurs fait mention, de diverses façons, de l'aspect sécuritaire de la ceinture : *“Les statistiques prouvent que ça sauve bien des vies”* (M10), *“On a moins de chance d'aller se cogner la tête dans la vitre d'en avant”* (MF2), *“Moi je le sais par expérience que la ceinture m'a sauvé la vie [lors d'un accident survenu dans le passé]”* (PF8), *“Je connais du monde qui sont morts dans des autos parce qu'ils n'avaient pas de ceinture de sécurité”* (P11), *“Puis ça cogne pareil hein. Quand il t'arrive de quoi, puis que toi tu allais pas vite. La personne qui te frappe, peut-être qu'elle va vite elle”* (EF8), *“En plus le risque c'est que, comparé à il y a 25 ans, le risque sur la route est beaucoup plus élevé. Parce qu'il y a beaucoup, il y a deux-trois fois plus de conducteurs qu'avant”* (PF2), *“Ma sécurité c'est primordial je trouve. Je le sais pas. Il n'y a pas de risque à prendre avec ça”* (E9), etc. Tous ne perçoivent cependant pas la ceinture comme une garantie absolue de sécurité puisque sept participants (deux pères, trois mères et une jeune femme) ont fait état de la crainte qu'ils éprouvaient parfois à l'idée de rester coincés dans le véhicule à cause de la ceinture de sécurité¹⁶⁴. Pour ces interviewés, il y aurait donc des circonstances bien précises dans lesquelles il pourrait même être préférable de ne pas être attaché. Cela n'empêche pas toutefois qu'ils demeurent largement favorables au port de la ceinture puisque qu'ils partagent tous l'idée à l'effet qu'au final, *“il y a plus de chance que ça m'aide dans un accident que ça me nuise”* (PF2). Se distingue par contre nettement de l'ensemble un jeune conducteur pour qui la ceinture est la plupart du temps synonyme d'insécurité : *“la ceinture ça peut être aussi pire de la porter que de ne pas la porter”* (EF3). Il semble que ce jeune homme tenait cette conviction du témoignage d'un pompier appelé régulièrement à se rendre sur des sites d'accident et duquel il avait

¹⁶⁴ Ont plus spécifiquement été relevées la peur de rester coincé dans le véhicule alors qu'il prend feu (de mourir brûlé à cause de la ceinture, donc) ou alors qu'il plonge dans un lac ou une rivière (d'en mourir noyé).

retenu que lors d'impacts suffisamment violents, *“la première cause de mortalité (...) c'est du sang, une hémorragie interne, quelque chose de même. Parce que ton thorax il se compresse, puis la ceinture en est une raison”*. La ceinture *“sert tellement raide que ça te presse le thorax (...) puis c'est ça qui est vraiment, qui peut être vraiment dangereux* (EF3). Ce jeune homme est d'ailleurs le seul à avoir affirmé que – n'eût été du contrôle policier – il abandonnerait volontiers le port de la ceinture et ce, justement, parce qu'elle représente à ses yeux un risque pour sa sécurité personnelle¹⁶⁵.

Les autres arguments soulevés par les participants afin de justifier le port de la ceinture de sécurité sont apparus d'importance tout à fait marginale : « C'est une obligation dans la famille » (3 jeunes participants), « Les cours de conduite nous *“ont mindé à ça”* » (S12; 3 participants), *“Il n'y a personne qui trouve ça cool de pas mettre sa ceinture de sécurité”* (EF6), *“J'ai toujours voulu être pilote d'avion puis je pense que c'est des trucs qui m'influencent. Je sais qu'un pilote, quand ça rentre dans un avion, ça s'attache”* (P11). Contre toute attente, seulement deux personnes (deux mères) ont souligné qu'elles bouclaient – aussi – leur ceinture de sécurité parce que c'est la loi et une autre (un jeune homme) parce qu'elle ne voulait pas recevoir de contravention (auquel cas il faudrait ajouter EF3, qui lui affirmait ne boucler sa ceinture que pour cette seule raison). En définitive donc, l'obligation la plus forte qui s'impose à l'esprit de la plupart de ces conducteurs n'est pas celle qui provient du milieu (de la famille, du social, du législatif), mais bien celle qui émane du corps : *“Je suis obligée de la mettre. Pas parce que je veux suivre la loi, mais juste parce que je me sens mieux conduire comme ça”* (MF1).

La sécurité n'est pas étrangère à ce « mieux être » puisque dans le cas de la ceinture, elle incarne le facteur quasi exclusif de confort psychique. Il ne faudrait cependant pas accorder à la sécurité une importance trop grande dans la quotidienneté du port de la

¹⁶⁵ Il est toutefois à souligner que l'habitude était néanmoins bien installée chez lui et il ne se souvenait d'ailleurs pas d'une seule occasion où il aurait pu omettre de boucler sa ceinture. Le confort psychique dans lequel il se trouve à chaque déplacement n'est pas pour lui associé à la sécurité, contrairement à ce qui a été observé chez les autres interviewés, mais à l'évitement du contrôle policier.

ceinture. En situation réelle, c'est la dimension réflexe (et, éventuellement, l'inconfort physique) qui dicte(nt) en premier lieu la conduite :

“Je ne roule pas pas attachée, je ne me sens pas. Il me manque quelque chose. Je sens mon, on dirait que mon siège n'est pas à la bonne place du fait que je ne suis pas attachée. (...) Je pars puis je ne me sens pas. Non ça va pas. Il faut que je sois attachée. Mais pas plus parce que j'ai peur de. Tsé c'est sûr que oui, c'est une sécurité là. Mais c'est vrai que je ne m'attache pas en me disant, genre, c'est pour pas faire d'accident. Je m'attache vraiment parce que c'est comme devenu un réflexe. Une nécessité comme ça.” (E1F5)

Autrement dit, assurer sa sécurité en bouclant sa ceinture (ou en ne bouclant pas sa ceinture chez EF3) n'est pas une idée qui s'impose à l'esprit des conducteurs à chaque fois qu'ils prennent le volant. La sécurité est un critère de premier ordre pour justifier le port de la ceinture ou pour s'opposer à l'abandon de ce comportement. Au quotidien toutefois, son rôle apparaît beaucoup plus diffus.

La situation est par contre différente lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité d'autrui. 17 participants ont en effet souligné à quel point il était important pour eux que leurs passagers soient, eux aussi, attachés. Parce qu'ils se considèrent responsables de la sécurité des personnes qu'ils véhiculent, quelques-uns de ces interviewés ont même précisé qu'ils se font un devoir de vérifier, avant de démarrer, que chaque passager porte bel et bien sa ceinture¹⁶⁶ et qu'ils n'hésitent pas à prendre les moyens nécessaires pour convaincre les récalcitrants (ex.: “Attache ta ceinture. « Non, non, non ». Attache ta ceinture ! Ça je le dis jusqu'à temps qu'il l'attache là” (E1F2), “Maman, je ne pars pas d'ici si tu n'es pas attachée. Ha. Là souvent je vais pogner sa ceinture. Mettons qu'elle est à côté de moi, je vais pogner sa ceinture puis je vais la clencher” (MF8). Lorsqu'ils sont seuls à prendre place à bord de leur véhicule, les conducteurs « ceinturés » ne songent pas à la sécurité puisque du fait de l'automatisme, ils se trouvent rapidement dans leur état d'habitude. La présence de passagers est cependant susceptible de ramener la question de la sécurité à l'avant-plan.

¹⁶⁶ Particulièrement lorsqu'il s'agit de transporter de jeunes enfants, mais aussi des passagers plus âgés.

Et cela ne vaut pas que pour la période d'installation préalable au déplacement. En effet, apercevoir un passager non ceinturé ou, pire encore, avoir à véhiculer un passager qui refuse de boucler sa ceinture a été clairement identifié par sept de ces interviewés comme quelque chose qui les « fatigue », qui les « énerve ». Un inconfort essentiellement psychique peut donc s'installer en raison d'un non port de la ceinture observé chez autrui :

“Même aujourd’hui c’est comme un instinct. Si quelqu’un n’est pas attaché à côté de moi, je le remarque. Je vais lui dire : Attache-toi. Ou ça me fatigue s’il ne veut pas attacher sa ceinture. Je me dis ça arrive vite un impact. Puis il va passer à travers le pare-brise ou. C’est là que je vois la situation. Juste à voir qu’il n’est pas attaché.” (M10)

Ces commentaires donnent ainsi à entendre, par extension, que l'état de confort psychique chez ces conducteurs ne découle pas que de la sensation de la ceinture sur leur corps; il nécessite, aussi, d'*apercevoir* la ceinture sur le corps des autres.

7.1.3 Les circonstances où la ceinture de sécurité n'est pas bouclée

Le port de la ceinture n'est manifestement pas un comportement qui fait l'objet de grandes variations chez les conducteurs interviewés puisque les deux tiers des personnes « ceinturées » (19 sur 27) ont affirmé que pas une seule fois, elles n'avaient omis de boucler leur ceinture. Sept d'entre elles (toutes des femmes) ont en outre spécifié qu'elles ne pouvaient même pas envisager de se déplacer de quelques mètres sans leur ceinture, ne serait-ce que pour sortir de leur cour ou pour déplacer la voiture dans leur terrain de stationnement. Cette précision n'est pas anodine puisqu'elle évoque déjà les deux principaux critères qui sont apparus chez mes interviewés pour justifier le non port de la ceinture : la distance à parcourir et le caractère particulier de la voie de circulation empruntée. De fait, dans 7 cas sur 8 (c'est-à-dire chez deux pères, une mère, un jeune homme, une jeune femme et la participante complémentaire de 28 ans) la décision qui a été prise de ne pas boucler la ceinture était légitimée par la courte distance à parcourir

sur la voie publique¹⁶⁷ – courte distance qui peut cependant, selon les cas, signifier quelques mètres (ex.: de la boîte de courrier à la maison) ou quelques kilomètres (ex.: de la maison au dépanneur le plus près) – critère auquel les deux pères ont ajouté le type de route empruntée (ex.: une route de terre très peu fréquentée qui mène à un camp de pêche ou à une terre à bois). Un huitième participant se distingue toutefois nettement des autres puisque chez lui, les quelques occasions où la ceinture n’a pas été bouclée correspondent au contraire à de longues distances, longues distances parcourues, qui plus est, sur autoroutes interurbaines (peu achalandées, faut-il cependant préciser). Ce jeune homme affirmait en fait qu’il ne pouvait projeter de circuler en agglomération sans sa ceinture, même pour une courte distance, même à très basse vitesse, parce que *“je trouve ça plus dangereux en ville”, “tu sais jamais”, “le monde sont trop fous”* (EF7).

Bien que contrastant, ce dernier cas indique lui aussi qu’à terme, le non port de la ceinture trouve essentiellement sa justification dans des *conditions routières* bien spécifiques qui n’impliquent, aux yeux de ces conducteurs, qu’une très faible probabilité accidentelle. Il y a cependant peu de cas où le risque perçu semble totalement nul. Tous ceux qui ont déjà parcouru quelques kilomètres sans boucler leur ceinture se sentaient d’ailleurs tenus de prouver que la situation n’était alors pas dangereuse : *“On va pas vite”, “C’est une petite route de campagne, toute petite”, “On est en train de faire des travaux, je suis habillé comme un ours”* (PF8); *“Tu sais qu’il y a juste toi qui y va à ce lac là, il y a juste une auto qui passe là”*, En ville, *“quand tu fais 30 km/h, tu as le coussin gonflable qui peut t’aider”* (PF3); *“Il fait beau”, “Des longues routes plates. Tu roules, tu roules, tu roules, il n’y a rien”* (EF7), etc. Même s’il n’est adopté que dans des circonstances bien spécifiques, le non port de la ceinture n’est donc pas pour autant banalisé par ces conducteurs – et encore moins pris pour acquis – notamment parce qu’ils demeurent conscients qu’ils ne sont jamais totalement à l’abri d’un *“accident stupide”* (PF8).

¹⁶⁷ J’exclue ici les participants qui ont mentionné que parfois ils ne bouclaient pas leur ceinture lorsqu’ils amorçaient le déplacement en marche arrière, ou lorsqu’ils déplaçaient leur véhicule dans le terrain de stationnement, tout comme ceux qui ont dit ne boucler leur ceinture qu’après avoir quitté le stationnement, tout en parcourant les premiers mètres.

Il faut cependant préciser que les conditions routières n'expliquent en réalité que très partiellement la décision qui a été prise de ne pas boucler sa ceinture. Parmi les dix situations types recensées, il n'y a que deux exemples où le non port de la ceinture apparaît *systématiquement* choisi (chez MF8 qui ne la boucle jamais lorsqu'elle se rend au garage tout près de chez elle, et chez MF5 qui ne la reboucle jamais après s'être arrêtée pour prendre le courrier). Toutes les autres situations de non port énumérées par les interviewés ne renvoient qu'à des décisions qui n'ont été prises qu'à quelques reprises (ex.: parfois, quand je vais au dépanneur, je ne la boucle pas) et même, dans un cas, à une décision qui n'a été prise qu'une seule fois (EF6; cf. p. 249). Il y aurait donc lieu de se demander ce qui peut bien faire en sorte que de temps à autre – et de temps à autre seulement – ces conducteurs optent pour le non port. Mes entrevues ne contiennent cependant pas l'information nécessaire pour que je puisse aisément répondre à cette question. Ce qui semble relativement clair toutefois, c'est que dans la plupart des cas il ne s'agit pas de décisions bien arrêtées, préprogrammées, mais plutôt de décisions très spontanées, prises comme ça, sur le moment :

“Quand je restais avec [mon ex.], il y avait un dépanneur au coin. Puis ça m'arrivait d'y aller, puis de ne pas la mettre nécessairement. (...) Mais c'était pas : Non, je ne mettrai pas ma ceinture. Non, non, non. C'était pas ça. Ça arrivait comme ça.” (S12)

Il n'y a en fait que chez EF7 où apparaît un motif bien précis. C'est en effet essentiellement en raison du fait que la ceinture l'incommodait que EF7 a – à quelques occasions au cours d'un voyage au Mexique et à une reprise au Québec – choisi de déboucler sa ceinture¹⁶⁸ (“*Au Mexique, il fait 35, 45 degrés. Quand tu as la strappe collé ici là*” ; “*Sur la 20, je sais pas. J'étais pas confortable avec ma ceinture. Elle me serrait trop*”). C'est donc sur l'inconfort physique provoqué par la ceinture que la décision de EF7 s'appuyait. Il devait, en quelque sorte, redéfinir son barème de confort :

“[Sur la 20], c'était le soir, puis ça roulait bien. Pftt. Déclippe. Quand je me sens en sécurité, quand je me sens à l'aise. Il fait beau, il n'y a pas de. Il ne pleut pas. Il

¹⁶⁸ À mentionner que tous les autres interviewés traitaient de situations où ils n'ont pas bouclé leur ceinture *avant le départ*.

n’y a pas de neige. Puis il n’y a pas trop d’automobiles. Des fois à ce moment là, je vais la déclipper. Pour être plus à l’aise.” (EF7)

Mais ce qui est surtout à souligner, c’est que EF7 est justement le jeune homme qui croyait que, à l’instar de son père, il ne bouclerait plus sa ceinture de sécurité une fois devenu conducteur. Comme il a déjà été indiqué, EF7 a plutôt constaté que, dans la pratique, il n’est “*pas capable d’être comme ça*”, d’être comme ceux qui ne bouclent pratiquement jamais leur ceinture. Il n’est cependant pas interdit de penser – même s’il ne le spécifie pas lui-même directement – que le fait d’avoir toujours vu son père sans ceinture a néanmoins laissé des traces dans son esprit, ne serait-ce qu’en lui ayant insufflé l’idée que, dans certaines circonstances, le non port de la ceinture peut être envisageable.

Une influence en sourdine du comportement adopté par autrui se fait également sentir chez EF8 qui, à l’occasion, agit comme sa mère en ne bouclant pas sa ceinture de sécurité pour se rendre au garage situé à quelques mètres de la résidence familiale. En outre, S12 – la jeune femme de 28 ans qui a à quelques reprises dans le passé spontanément choisi de ne pas boucler sa ceinture pour se rendre au dépanneur – attribue explicitement ses « écarts » occasionnels à l’exemple offert par son ex-conjoint :

“En fait, ça m’arrivait plus [+] quand je sortais avec mon ex. Que lui, ça lui arrivait souvent de ne pas la mettre. Puis on dirait qu’à un moment donné, ça m’a influencé peut-être là. Je le faisais dans ce temps là. Puis là on dirait que je ne le fais plus. C’est comme, je suis comme redevenue moi-même. Mais oui, je le faisais plus dans ce temps là. Je pense que son comportement a comme déteint à un moment donné. Mais je ne le faisais pas autant que lui, c’est sûr. Mais oui. Dans ce temps là, je le faisais.”¹⁶⁹ (S12)

Des contre-exemples peuvent évidemment être identifiés. EF1 et EF4 par exemple, les deux autres jeunes conductrices dont le père ne boucle que rarement la ceinture, n’ont

¹⁶⁹ À préciser cependant que si S12 est « redevenue elle-même », c’est sans doute en grande partie parce qu’elle a emménagé, après sa séparation, dans un logement du centre-ville qui lui permet de souvent faire ses emplettes à pieds.

jamais omis une seule fois de s'attacher¹⁷⁰. Plus largement, douze des participants « ceinturés » (dont six jeunes conducteurs) ont mentionné avoir dans leur entourage (père, mère, grands-parents, amis) des personnes qui à l'occasion, ou même la plupart du temps, ne prennent pas le soin de boucler leur ceinture. Conclure à un effet d'entraînement, si ce n'est que partiel, serait donc nettement exagéré. Les cas de EF7, EF8 et S12 donnent néanmoins à penser que le comportement adopté par les membres de l'entourage n'est pas totalement sans conséquence puisqu'ils suggèrent tous les trois qu'un modèle comportemental a dans leur cas contribué, bien que de manière diffuse, à la décision qui a parfois été prise de ne pas boucler (ou de déboucler) la ceinture. Par manque d'informations, je ne peux cependant que m'en tenir à des hypothèses générales de ce type. Les rouages entiers et exacts qui mènent à ce choix occasionnel – en apparence pourtant tellement anodin – restent manifestement à élucider.

7.2 Les comportements adoptés et les arguments évoqués chez ceux qui ne bouclent pas leur ceinture de sécurité sur une base régulière

Deux cas de figure distincts se sont présentés chez les participants qui ne sont pas des usagers coutumiers de la ceinture de sécurité. En effet, des trois pères concernés, deux se sont révélés passablement réfractaires au port de la ceinture et ont, sans surprise, affirmé ne la boucler qu'en de rares circonstances. Le troisième s'y est par contre montré beaucoup plus favorable et il doit d'ailleurs être considéré, dans les faits, comme un usager occasionnel de la ceinture. L'examen du non port de la ceinture de sécurité sera donc effectué en deux temps afin de mettre en lumière ce qui caractérise les deux types de non-usage observés dans mes entretiens.

¹⁷⁰ Il faut cependant noter que ces deux jeunes femmes n'ont qu'une expérience de conduite très limitée (cotée 1).

7.2.1 *Les deux dimensions du non port de la ceinture de sécurité*

L'état d'habitude du non port de la ceinture peut lui aussi être examiné sous l'angle du savoir-faire, du confort physique et du confort psychique.

On ne sera pas étonné d'apprendre que les deux interviewés qui ne portent que très rarement la ceinture ont tous deux relevé que boucler leur ceinture ne fait absolument pas partie des choses auxquelles ils songent lorsqu'ils montent à bord de leur véhicule. Cette remarque dépasse cependant le strict cadre de l'intentionnalité puisqu'elle signifie aussi, et peut-être surtout, que la ceinture ne trouve chez eux aucune place dans les gestes et regards qui sont posés au cours des toutes premières minutes du déplacement. Ainsi, même si ces conducteurs souhaitaient passer à l'acte, boucler la ceinture ne constituerait pas pour eux une action anodine, facile à mettre en œuvre :

“Je me le dis des fois, ah, je pourrais bien m'attacher. Mais j'embarque dans mon auto, j'y pense pas, je suis parti. Le petit bonhomme est allumé puis il reste allumé. Je ne le vois même pas. Je ne le vois pas, je ne regarde pas là.” (PF7)

Faute d'avoir automatisé les actions nécessaires, porter la ceinture, ne serait-ce que très occasionnellement, nécessiterait donc chez ces deux pères un effort préalable d'attention ou de concentration. Les rouages de leur savoir-faire en mode « départ » n'intègrent tout simplement pas la question de la ceinture.

Tout comme chez les usagers réguliers, la dimension du savoir-faire n'est cependant pas la seule qui importe. Si ces deux interviewés ne bouclent pas leur ceinture, et s'ils n'ont pas davantage l'intention de le faire, c'est *aussi* parce que la ceinture est pour eux synonyme d'inconfort.

Chez ces deux participants, porter la ceinture est essentiellement associé à une sensation d'inconfort physique : “Ça m'énerve, ça me tanne d'être pogné avec ça. (...) Ou bien je suis mal, là je la monte. Non.” (PF7) ; “Je suis tout le temps dérangé par ça. J'aime mieux avoir une conduite plus libre.” (PF1). Ici aussi cependant, l'inconfort évoqué dépasse la seule question de la douleur physique. Se sentir « pogné », préférer une

conduite « plus libre » sont en effet des expressions qui laissent entendre qu'une certaine sensation s'est engrammée dans le schéma corporel de ces conducteurs. N'ayant tous deux que rarement expérimentés le port de la ceinture, leur état d'arrière-plan usuel s'est inévitablement construit sur la base d'un rapport à l'espace et aux mouvements différent de celui des conducteurs « ceinturés », sur la base, en quelque sorte, d'une « déliaison » au véhicule, et c'est cette sensation cible qui constitue pour eux le barème du confort. Et c'est par le fait même *avec* la sensation que procure la ceinture sur leur corps que ces conducteurs ne se sentent pas bien. Il faut cependant préciser que l'inconfort ressenti par ces deux conducteurs n'apparaît pas insurmontable. PF7 mentionnait d'ailleurs qu'il lui arrive parfois, dans les rares occasions où il boucle sa ceinture, d'en oublier totalement la présence. Intégrer la sensation de la ceinture, apprendre à vivre avec elle, pourrait donc peut-être être plus facile qu'apprendre à vivre sans ceinture. Surmonter l'inconfort physique n'est toutefois pas le seul prérequis pour que le port de la ceinture devienne la norme. À titre d'exemple, pour PF7 le fait d'oublier la sensation de la ceinture ne constitue en réalité qu'une raison de plus de ne pas en apprécier l'usage. C'est que, ne la portant pas souvent, déboucler sa ceinture à l'arrivée ne fait pas non plus partie des gestes que cet homme pose spontanément, et ce n'est donc qu'après avoir amorcé sa sortie du véhicule qu'il constate, d'une autre manière mais encore avec désagrément, que *“là je suis pogné avec”*. En d'autres termes, parvenir à intégrer la ceinture dans les sensations corporelles est une chose, mais parvenir à l'intégrer dans le savoir-faire en mode « départ et arrivée » en est une autre. L'habitude du port de la ceinture ne peut s'installer durablement sans la participation de ces deux types d'intégration.

La dimension du confort psychique, quant à elle, a ici été couverte de manière beaucoup plus indirecte que chez les conducteurs « ceinturés ». D'entrée de jeu, il faut signaler que pour ces deux conducteurs, la ceinture ne constitue manifestement pas un gage important de sécurité :

“Je me dis que la moitié des accidents. Quelqu'un qui a sa ceinture reste pogné dans son auto pareil, puis c'est pas mieux. Puis l'autre moitié ils s'en sortent à cause de la ceinture. Puis je trouve qu'avec les, ce qu'on a aujourd'hui là, les choses qui t'arrivent dans la face. Les coussins gonflables. La ceinture là...” (PF1)

“Je ne vois pas l'utilité. J'en connais qui sont morts parce qu'ils étaient attachés. Il y en a d'autres qui sont morts qui n'étaient pas attachés peut-être là, mais en tout cas. Ça pour moi c'est pas une. C'est pas une, non.” (PF7)

Ces participants ne vont cependant pas jusqu'à dire qu'ils ne se sentent pas en sécurité avec la ceinture, ou à l'inverse qu'ils se sentent davantage en sécurité sans la ceinture, ni même – comme le pense EF3 (cf. p. 251-252) – que le non port de la ceinture serait, de manière générale, préférable pour la sécurité des conducteurs. Le port de la ceinture peut même sembler une pratique tout à fait correcte à leurs yeux, lorsqu'il s'agit des autres : “*Je ne te dis pas que c'est pas normal, que c'est pas correct de s'attacher. Si le monde s'attache avec moi, c'est correct*” (PF7). Tout porte à croire en fait que si ces conducteurs n'ont pas directement évoqué la question du sentiment d'insécurité, c'est essentiellement en raison du fait que la ceinture ne représente pas pour eux un élément utile, un élément dont ils pourraient avoir besoin pour se sentir en sécurité :

“La seule raison de la ceinture de sécurité, c'est la sécurité. Si j'ai l'impression d'avoir la sécurité avec ce qui est déjà dans l'auto. Tsé le coussin puis... Ils sont rendus. Ils vendent des autos pratiquement sur la sécurité là. Il y a des barres dans les portes. Tu as des trucs latéraux maintenant. Si t'es cogné de côté.” (PF1)

Quelques commentaires suggèrent au surplus que le contrôle policier s'avère à leurs yeux trop improbable ou trop facile à éviter pour qu'il puisse constituer une source significative d'inconfort :

“Ils ne sont pas supposés m'arrêter juste pour ça. En tout cas, de la façon qu'ils appliquent le règlement là. S'ils voulaient vraiment. Il y a une journée ceinture par année là. Fait que, ils ne t'arrêtent pas pour ça.” (PF1)

“Sur le bord d'un barrage ou quelque chose comme ça, là je vais la mettre, mais à part de ça là. J'ai des véhicules qui sont hauts, donc le monde ne voit pas dans l'automobile.” (PF7)

Il y a donc lieu de penser que la ceinture ne fait tout simplement pas partie des constituantes nécessaires au confort psychique de ces deux conducteurs. Et par le fait même, conduire avec *ou* sans ceinture ne change rien pour eux au niveau de confort psychique ressenti.

Absente du savoir faire et de l'état de confort psychique, source d'inconfort physique, la ceinture n'est pas enracinée dans le corps et l'esprit de ces deux conducteurs mais est bien au contraire, comme le soulignait PF1, quelque chose qui ne leur "*manque pas du tout*".

Pour que ces deux interviewés basculent dans le camp des conducteurs « ceinturés », pour que la ceinture devienne quelque chose qu'il leur manque, il faudrait tout d'abord que ces conducteurs aient l'intention d'en adopter l'usage. Comme en témoigne le troisième père non « ceinturé », l'intention est cependant loin d'être suffisante.

Le troisième participant de ce sous-groupe se distingue en effet des deux autres parce que chez lui, il est manifeste que l'intention de porter la ceinture est bel et bien présente. PF4 a néanmoins "*bien de la misère avec*" la ceinture parce qu'à la base, il n'a pas appris à y penser :

“C'est pas une question de dire je ne veux pas m'attacher. Je veux dire, c'est pas ça. J'y pense carrément pas. (...) C'est pas de la mauvaise volonté, c'est un oubli. (...) Ça ne me rentre pas dans la tête. Ça ne fait pas partie de mes habitudes. Il faut réellement que je fasse un effort pour y penser, de l'attacher. Mais des fois l'effort peut prendre du temps à venir !” (PF4)

PF4 souhaiterait donc devenir un usager régulier de la ceinture mais il n'y parvient pas parce que les actions à poser, malgré les différentes occasions où il a bouclé sa ceinture, ne parviennent toujours pas à s'intégrer dans les rouages de son savoir-faire. Il oublie et, tout comme PF7, ne prête aucune attention aux signaux visuels et sonores qui pourraient l'aider à « penser ceinture ». S'il lui arrive néanmoins à l'occasion de boucler sa ceinture, c'est donc essentiellement parce qu'un autre facteur entre en jeu. À ses dires, l'idée de la ceinture s'impose à lui via autrui, par ce qu'on lui dit, mais aussi par ce qu'il voit :

“Quand quelqu'un me dit : « Ta ceinture ». Ah oui, c'est vrai.” (PF4)

“Quand quelqu'un d'autre embarque avec moi puis que lui a ce réflexe là. (...) Bien là quand je vois eux-autres, oui je m'attache. (...) Ou des fois je vais rouler, ça fait déjà 15-20 minutes que je suis parti puis là je dis oup, ma ceinture. Ça me passe comme un flash là. J'ai vu un policier ou bien j'ai vu quelqu'un d'autre qui l'avait puis bon. À ce moment là je l'attache.” (PF4)

Le cas de PF4 se particularise ensuite du fait qu'il n'a nulle part fait mention de la sensation physique que lui procure le port ou le non port de la ceinture. Cette omission peut bien entendu être expliquée de plusieurs façons, et notamment par un simple oubli. Une hypothèse vaudrait cependant la peine d'être soulevée. On peut en effet supposer que si PF4 n'a pas fait état d'un quelconque inconfort physique, c'est parce qu'il se trouve dans un espace mitoyen, dans un état d'habitude qui, au plan corporel, s'accommode tout aussi bien du port, que du non port de la ceinture. Il ne me semble en effet pas interdit de penser que les états d'arrière-plan du corps associés à la ceinture ne se résument pas qu'à des sensations de « pleinement avec » / « pleinement sans » la ceinture. L'état d'arrière-plan cible, la référence corporelle, pourrait peut-être, chez certaines personnes, être constituée d'un amalgame de ces deux options. Évidemment, cette hypothèse nécessiterait vérification. Ce qui semble sûr cependant, c'est que – contrairement aux conducteurs « ceinturés » – cet interviewé ne peut compter sur l'inconfort physique pour lui faire prendre conscience qu'il a oublié de boucler sa ceinture, et donc pour l'aider, comme il dit en avoir tant besoin, à « penser ceinture ».

Une toute autre particularité observée chez PF4 réside dans le fait qu'à l'opposé des deux autres pères, il ne doute pas des vertus de la ceinture :

“[Pour que je cesse totalement de boucler ma ceinture], il faudrait qu'il y ait la protection qui va en ce sens là. Que lorsqu'il y aurait un impact, il y aurait un paquet d'autos gonflables qui s'ouvriraient partout, puis que je serais protégé. (...) Je suis conscient qu'on a besoin de s'attacher, quand ça va vite. (...) C'est comme un casque à vélo. C'est toutes des outils qui nous sont donnés pour se protéger.”
(PF4)

Cela n'empêche pas cependant qu'il n'a pas lui non plus évoqué la question du sentiment d'insécurité. On pourrait encore une fois poser l'hypothèse que cette omission découle de la référence corporelle particulière de PF4. N'étant pas à même de prendre conscience de l'absence de ceinture, il ne pourrait éprouver le sentiment d'insécurité apparié. Son confort psychique ne serait pas troublé par l'absence de ceinture tout simplement parce qu'il ne sentirait pas qu'il lui manque quelque chose. Il faut par ailleurs noter que la ceinture n'est pas pour PF4 un élément vital, mais bien – tout comme chez plusieurs conducteurs « ceinturés », faut-il le préciser – un outil utile *au cas*

où, une mesure de protection nécessaire dans *l'éventualité d'un impact*. La dimension de l'inconfort psychique ne pourrait donc elle non plus l'aider à « penser ceinture » puisque pour qu'elle y parvienne, il faudrait que la possibilité qu'il puisse être impliqué dans un accident s'impose à son esprit au moment même où il prend le volant, qu'il ressente un sentiment d'insécurité avant même de prendre la route. Si l'inconfort psychique est absent du discours de PF4, c'est donc peut-être aussi en raison du rôle très diffus de la sécurité dans la quotidienneté du port de la ceinture.

Que l'on soit en accord ou non avec les hypothèses que j'ai avancées, force est d'admettre que chez PF4, le non port trouve l'essentiel de son explication dans le fait que la ceinture est, au quotidien, absente de ses pensées. Son savoir-faire en mode « départ » étant depuis longtemps rôdé et ses sensations corporelles ne lui étant d'aucun secours, seule l'idée de la ceinture peut être à même de transformer son intention en actes effectifs. Or, « penser ceinture » n'est pas chose qui va de soi et PF4 ne voit d'ailleurs pour remédier à ce problème que des solutions plutôt drastiques :

“Je pense que ça me prendrait un panneau dans la face. (*Oui. Un système d'alarme dans la voiture.*) Plus que les petits clignotants qu'on a là. Je pense qu'il faudrait que la voiture ne démarre pas, pour m'y faire penser.” (PF4)

En somme, le cas de PF4 illustre bien que la persuasion n'est que l'une des étapes initiales du changement de comportement. Lorsque l'individu s'est longtemps complu dans l'univers des sans ceinture, c'est aux mesures qui permettront de « penser ceinture » et, plus fondamentalement encore, de reconstruire les savoir-faire et états du corps particuliers au non port qu'il faut ensuite s'attaquer. Il faut parvenir à donner à ces conducteurs le moyen de sentir qu'il leur manque quelque chose.

7.2.2 Les circonstances où la ceinture de sécurité est bouclée

Contrairement à ce qui a été observé chez les conducteurs « ceinturés », il y a chez les non usagers un motif très clair qui explique la décision de boucler la ceinture : le contrôle policier. Il ne s'agit par contre que d'une décision très sporadique, prise essentiellement lorsqu'ils aperçoivent “*un flic en avant qui voudrait faire le zélé*” (PF1), “*un barrage [policier] ou quelque chose comme ça*” (PF7).

Si cette circonstance est la seule dans laquelle PF1 affirmait boucler sa ceinture, PF7 ajoutait pour sa part qu'il peut aussi lui arriver de la boucler dans des situations de conduite particulières. Tout comme dans le cas des usagers réguliers, il ne s'agit cependant pas d'une décision que l'on pourrait qualifier de préprogrammée. Elle se prend sur le moment, et sans que les motivations qui l'alimentent n'apparaissent très clairement à l'esprit de PF7 :

“Oui ça peut arriver des fois [que je la boucle], mettons que je vais rouler vite là. Si mettons je vais traverser le Parc, puis c'est glissant. Puis là je vais rouler vite, je suis pressé. Quelque chose comme ça. Là oui. Là ça peut arriver de temps en temps. (*Ok. Mais pourquoi dans ce. Parce que vous allez vite ?*) Pfff. Peut-être oui. C'est ça. Je veux dire. Peut-être parce que là. Je le sais pas, j'ai peut-être moins de contrôle parce que. Je sais pas. Mais je vais revenir, c'est glissant. Je reviens de La Tuque, c'est glissant, puis non. Je ne m'attache pas plus parce que je n'y pense pas. Tout simplement.” (PF7)

Pourquoi, parfois, PF7 pense-t-il à la ceinture ? Ses propos suggèrent que cette pensée n'est pas étrangère au risque accidentel. Malgré ce qu'il en dit, la ceinture s'avérerait donc être pour lui, dans certaines circonstances bien particulières, un moyen utile d'assurer sa protection. Mais quelles sont exactement ces circonstances ? À partir de quel indice le besoin d'assurer sa sécurité en bouclant sa ceinture se fait-il jour ? Pourrait-il s'agir d'une sensation d'inconfort psychique, ou, pour reprendre les termes de Fuller, d'un *feeling* du risque ? Ce court extrait ne peut évidemment permettre de répondre à ces questions. Ce qui apparaît manifeste de ces quelques phrases cependant, c'est que le port occasionnel de la ceinture de sécurité peut, tout comme son inverse, relever d'un processus décisionnel bien plus complexe qu'il n'y semble de prime abord.

CHAPITRE 8

LES VITESSES DE CIRCULATION

Identifier les vitesses usuellement adoptées par mes participants et en résumer les fondements ne se sont pas avérées des tâches simples puisque les pratiques en matière de vitesse relèvent d'une dynamique relativement complexe, et qu'elles sont surtout beaucoup plus changeantes que ne peut l'être le simple port de la ceinture de sécurité. En milieu urbanisé particulièrement, la vitesse adoptée peut fluctuer passablement d'une zone à l'autre – et ce, même si l'on ne considère que celles qui sont limitées à 50 km/h – en raison de l'hétérogénéité des infrastructures routières rencontrées (ex.: une rue étroite au bâti rapproché *versus* une artère à quatre voies séparées par un terre-plein). Le conducteur pourra ainsi circuler à 40 km/h sur une première partie de son trajet, puis passer à 55 km/h ou même à 70 km/h sur une seconde portion de ce même trajet. À cela peuvent de surcroît s'ajouter quantité d'autres facteurs susceptibles de commander un ajustement plus ou moins ponctuel de la vitesse de circulation : la densité du trafic, la présence de feux de circulation, la dégradation de l'état de la chaussée, etc. Dire que les conducteurs interviewés circulent usuellement, par exemple, aux environs de 60 km/h en milieu urbain ne peut donc que constituer une grossière approximation des vitesses réellement pratiquées. Cette mise en garde est évidemment valable pour tous les types de route considérés dans l'analyse, bien que la situation apparaisse un peu moins problématique dans le cas des autoroutes interurbaines où la plus grande homogénéité des environnements routiers et des conditions de circulation permettent l'adoption de

vitesse plus stables. Mais il faut aussi ajouter à cela que les vitesses usuelles de bon nombre des participants que j'ai interviewés demeurent approximatives également en raison du fait qu'ils ne consultent pas leur tachymètre à tout instant. En zone urbaine ou lorsque le flot de circulation s'avère plus dense, notamment, de très nombreux kilomètres (voire des trajets tout entiers) peuvent être parcourus sans que ces conducteurs ne prennent conscience de la vitesse pratiquée. Et par le fait même, il n'apparaissait pas toujours chose facile pour certains de mes participants d'indiquer à quoi pouvait correspondre leurs vitesses usuelles :

“(À quelle vitesse à peu près vous pouvez rouler en ville ? Si on est plus en ville ou bien, disons dans les quartiers résidentiels pour se situer un peu.) Ah mon Dieu. Je respecte les limites. En ville, j'essaie de pas. Je ne sais même pas à quelle vitesse qu'on va en ville. C'est tellement. Ça doit aller à quoi ? 50 kilomètres, maximum à des places. (...) Je suis le trafic aussi, bien entendu là. Mais si je suis toute seule mettons, je ne pense pas que j'aille très, très vite.” (MF8)

En outre, en cherchant à obtenir des précisions sur les vitesses de circulation de mes interviewés, je me rendais parfois compte que la vitesse qu'ils mentionnaient n'était pas tellement celle qu'ils savent adopter, que celle à laquelle ils *croient* circuler la plupart du temps :

“Dans le Vieux-Québec par exemple, j'aime moins ça, ça fait que là je vais rouler, je vais suivre les limites finalement. (*Vraiment les suivre à 50 ?*) Ah bien là ! Je te dis pas à 50. Mettons à 55-60. 55 mettons. Je vais suivre le trafic. Je vais suivre la voie moins rapide, mettons.” (EF1)

“Pour les petites zones de 30, ça c'est tough mais je le fais. (*À 30, 30 vraiment ?*) Non, je ne pense pas. Non. Non. Sûrement 35. Ça peut-tu être 40 ? Peut-être. C'est pas 50 par exemple. Si c'est 30, c'est pas 50 là. Ça c'est certain. Mais 30 je ne pense pas. (...) (*Puis dans les zones 50, c'est vraiment 50 ?*) Oui je pense. Mais c'est-tu tout le temps ça ? Je ne suis pas capable de te le dire ça. C'est pas. Tsé mettons, j'imagine que si 30, je fais 40, 50 je peux faire 55. Puis peut-être 60. Mais là je te dis j'imagine. Je ne suis pas sûre. Mais c'est pas vite là, dans les zones où c'est pas vite, je ne vais pas vite.” (MF3)

Il faut toutefois préciser que si – en raison de l'inévitable fluctuation des vitesses pratiquées et de leur méconnaissance – les conducteurs interrogés ne pouvaient pas toujours faire état avec grande précision des vitesses usuellement adoptées, la plupart pouvaient néanmoins assez facilement identifier ce qui constituait pour eux la norme,

c'est-à-dire la vitesse à laquelle ils souhaitent, globalement, circuler (ex.: *“On m'avait toujours dit qu'ils [la police] tolèrent jusqu'à 10 à 15 kilomètres heure de plus. Fait que je me tiens à peu près dans ça.”* (M10)). Cette norme, le plus souvent exprimée en regard de la limite légale de vitesse (c'est-à-dire X km/h de plus que la vitesse maximale autorisée), ne concerne cependant que l'intentionnalité. Comme je souhaitais dresser un portrait plus concret des pratiques en matière de vitesse, il m'aurait semblé dommage de ne m'en tenir qu'à des principes généraux de ce type. J'ai donc pris en compte les diverses informations qui m'ont été fournies par mes participants et les ai regroupées dans les figures 3 à 6, qui apparaissent aux pages 271 à 274. Ces figures présentent les vitesses que les interviewés ont mentionné adopter la plupart du temps dans chacun des quatre environnements routiers à l'étude (zones urbaines limitées à 50 km/h, routes secondaires limitées à 90 km/h, autoroutes urbaines et interurbaines limitées à 100 km/h). Il faut cependant considérer ces figures avec circonspection puisque les renseignements qui y sont colligés ne sont malheureusement pas toujours en tout point comparables. Ceci, d'abord, en raison du niveau de précision variable des réponses données. Certains, en effet, s'en sont parfois tenus à la seule norme, c'est-à-dire au chiffre précis qu'ils se sont donnés comme repère, et qui témoigne de la règle qu'ils souhaitent généralement suivre dans un environnement routier donné. Par exemple :

“Si c'est 50, je vais aller à 60. Oui. À moins d'exception ou d'une urgence, ça c'est pas pareil, mais c'est pas mal ça moi. C'est pas mal tout le temps 10 kilomètres de plus [que la limite permise]. 10 à 15.” (PF2)

D'autres, notamment parce qu'ils songeaient à des voies particulières, ont toutefois donné des réponses beaucoup plus nuancées, qui rendent davantage compte de l'étendue des vitesses qu'ils peuvent usuellement pratiquer. Par exemple :

“Chemin Sainte-Foy, je le sais, je roule à 45 sur le Chemin Sainte-Foy parce qu'il y a toujours beaucoup de circulation, des gens qui sortent n'importe où. Puis tu ne peux pas rouler très vite même si c'est marqué 50. Mais tu arrives sur Versant Nord ici, c'est dur de rouler à 50. Donc je roule à 67. [etc.]” (P11)

Les différences que l'on peut observer dans les figures 3 à 6 quant à l'étendue des vitesses pratiquées ne résultent cependant pas uniquement de la plus ou moins grande précision des réponses données par mes participants. J'ai déjà signalé en effet que les

fluctuations dans les vitesses qui sont adoptées n'apparaissaient pas de même importance chez tous (cf. p. 195). Ce commentaire est valable même si l'on ne tient compte que des vitesses usuelles; certains prétendaient adopter une vitesse relativement stable, alors que pour d'autres, l'étendue des vitesses pratiquées était spontanément perçue comme étant assez importante :

“Si c'est une zone que c'est 50, ça peut tourner autour de 55-58. 60 c'est comme ma marge qu'il ne faut pas que je dépasse. Fait que ça joue entre 50 et 60.” (E1F5)

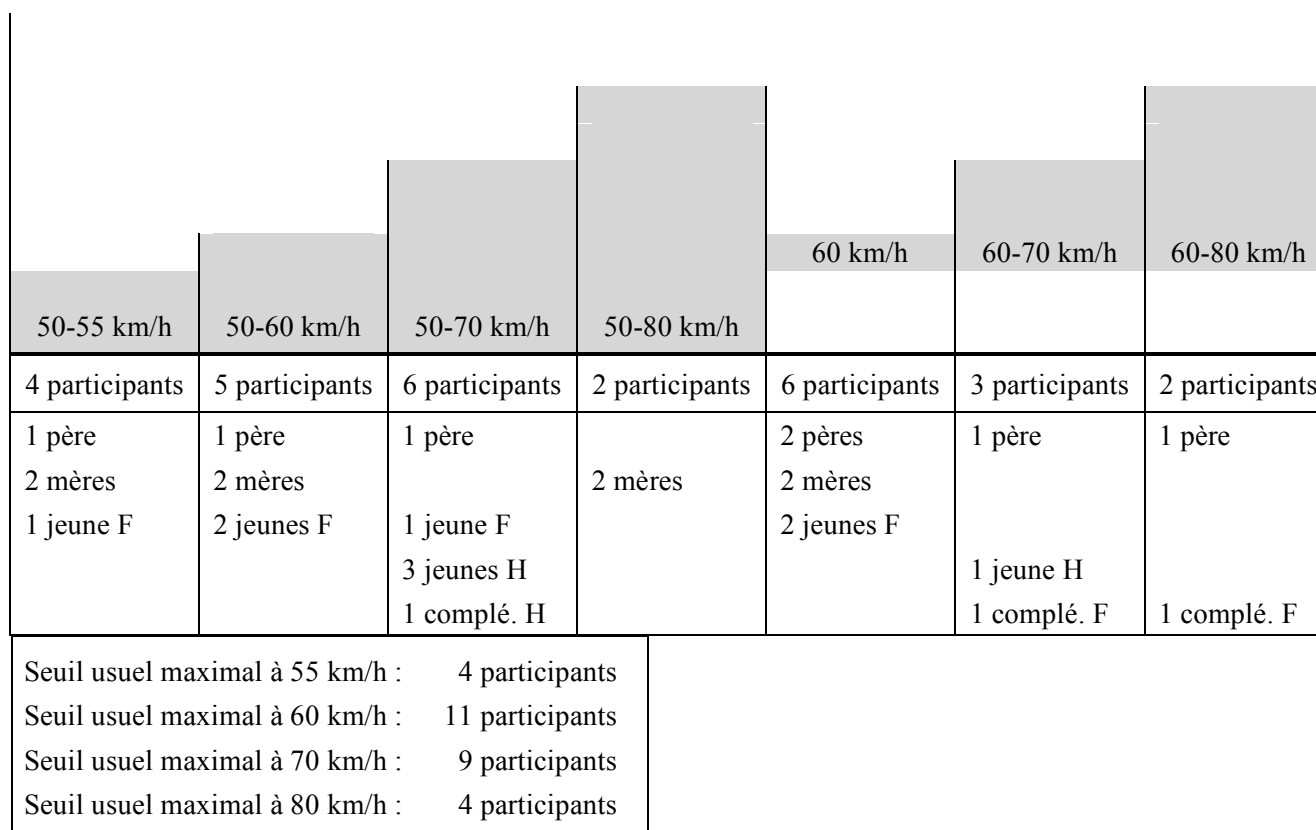
“En ville, je vais assez facilement entre 60 et 80. (...) Puis c'est sûr qu'ici [sur la rue où elle habite] c'est peut-être à 40-50 là. Quelque chose comme ça.” (MF4)

L'exemple ci-haut de E1F5, une jeune conductrice sur le permis probatoire, est un cas très plausible de conductrice qui maintient bel et bien une vitesse relativement constante de l'ordre, en agglomération, du 50 à 60 km/h. Cette jeune femme surveille en effet très étroitement son tachymètre (parce qu'elle redoute le contrôle policier, notamment) et elle a donc, comme elle le dit elle-même, une conscience assez aigüe de la vitesse à laquelle elle circule. Mais il y a des cas où la stabilité de la vitesse semble plus être le résultat de la méconnaissance des vitesses réellement pratiquées ou de la trop grande généralité de la réponse donnée que d'une réelle limitation dans l'étendue des vitesses pratiquées. C'est le cas par exemple chez PF6 qui, comme il le mentionne lui-même, ne consulte pas son tachymètre “*plus que ça*”, se contente très souvent en ville de suivre le trafic, mais qui parvient néanmoins à affirmer avec conviction qu’“*en ville, je fais du 50 km/h. (50 pile ?) Oui. 50. J'essaye de. Ça peut aller à 55 là mais pas plus que ça*” (PF6).

En somme, il ne fait pas de doute que les réponses qui sont regroupées dans les figures 3 à 6 ne relèvent pas toutes d'un mode d'appréciation équivalent et que leur exactitude – en regard des vitesses réellement adoptées sur le terrain – ne peut être fermement garantie. Il n'en demeure pas moins cependant que l'ensemble de ces réponses font ultimement état d'une seule et même chose : le référentiel particulier à partir duquel ces différents conducteurs appréhendent et justifient leurs comportements en matière de vitesse. Le lecteur devrait donc considérer, en ce sens, que les figures 3 à 6 n'ont pas

tellement pour objet de présenter le compte-rendu des vitesses effectives que celui des vitesses privilégiées, c'est-à-dire des vitesses que ces interviewés *croient* et *souhaitent* usuellement adopter.

Figure 3 : Les vitesses privilégiées en agglomération (zones limitées à 50 km/h)*



* Deux participants (un père et une jeune femme) n'ont pu spécifier de vitesse.

Quatre interviewés ont par ailleurs situé le seuil minimal à 40 km/h mais ont été, afin de réduire la taille de la figure, inclus dans les groupes des 50 km/h et plus.

Figure 4 : Les vitesses privilégiées sur routes secondaires (zones limitées à 90 km/h)*

90 km/h	90-100 km/h	90-105 km/h	90-120 km/h	100 km/h	100-120 km/h	110 km/h	110-120 km/h
3 participants	9 participants	2 participants	3 participants	4 participants	2 participants	1 participant	2 participants
1 mère 1 jeune F 1 complé. H	2 pères 2 mères 3 jeunes F 2 jeunes H	1 père 1 jeune F	2 mères 1 jeune F	2 pères 1 mère 1 jeune H	1 père 1 jeune F	1 complé. F	2 pères
Seuil usuel maximal à 90 km/h : 3 participants							
Seuil usuel maximal à 100-105 km/h : 15 participants							
Seuil usuel maximal à 110 km/h : 1 participant							
Seuil usuel maximal à 120 km/h : 7 participants							

* Quatre participants n'ont pas spécifié de vitesse (deux mères, une participante complémentaire, et un jeune homme qui n'avait encore jamais circulé sur ce type de route).

Figure 5 : Les vitesses privilégiées sur autoroutes urbaines (zones limitées à 100 km/h)*

100-105 km/h	100-110 km/h	100-115 km/h	100-120 km/h	110 km/h	110-120 km/h	115-120 km/h	120 km/h
3 participants	8 participants	3 participants	3 participants	1 participant	5 participants	1 participant	2 participants
2 jeunes F 1 complé. H	1 père 4 mères 2 jeunes F 1 jeune H	2 pères 1 mère	2 pères 1 complé. F	1 père	2 pères 1 mère 1 jeune F 1 jeune H	1 jeune H	1 jeune H 1 complé. F
Seuil usuel maximal à 100-105 km/h :		3 participants					
Seuil usuel maximal à 110 km/h :		9 participants					
Seuil usuel maximal à 115 km/h :		3 participants					
Seuil usuel maximal à 120 km/h :		11 participants					

* Quatre participants n'ont pas spécifié de vitesse (deux mères, une jeune femme, et une autre jeune femme qui n'avait encore jamais circulé sur ce type de route).

Figure 6 : Les vitesses privilégiées sur autoroutes interurbaines (limitées à 100 km/h)*

100-110 km/h	100-115 km/h	100-120 km/h	110-115 km/h	110-120 km/h	118 / 120 km/h	120-130 km/h	120-140 km/h	140 km/h et +
4 participants	2 participants	2 participants	3 participants	6 participants	7 participants	2 participants	1 participant	1 participant
2 mères 1 jeune F 1 complé. H	1 père 1 mère	1 père 1 mère	1 père 2 jeunes F	2 pères 1 mère 1 jeune F 2 jeunes H	3 mères 2 jeunes F 2 complé. F	1 père 1 jeune H	1 père	1 père
Seuil usuel maximal à 100-105 km/h : 2 participants				Seuil usuel maximal à 130 km/h : 2 participants				
Seuil usuel maximal à 110 km/h : 2 participants				Seuil usuel maximal à 140 km/h : 1 participant				
Seuil usuel maximal à 115 km/h : 5 participants				Seuil usuel maximal à 170 km/h : 1 participant				
Seuil usuel maximal à 118-120 km/h : 15 participants								

* Deux participants (une jeune femme et un jeune homme) n'avaient encore jamais circulé sur ce type de route.

Je ne commenterai pas en détails ces différentes figures. Quelques points méritent cependant d'être soulignés en prémisses à l'examen du caractère habituel sous-tendant bon nombre des vitesses de circulation de mes participants.

Très peu d'interviewés ont dit respecter à la lettre les limitations de vitesse officielles. En même temps toutefois, ils n'étaient pas non plus nombreux à soutenir qu'ils s'écartent régulièrement de la limitation de vitesse officielle, c'est-à-dire de la vitesse qui est considérée permise sur le terrain par les forces de l'ordre¹⁷¹. Dans la majorité des cas en effet, les vitesses privilégiées se situent dans la marge de tolérance présumée autorisée par la police, en excédant la limite officielle d'un maximum de 20 km/h¹⁷². C'est plus précisément le cas pour 24 interviewés sur 28 dans les zones limitées à 50 km/h, pour 19 interviewés sur 26 dans les zones limitées à 90 km/h, pour 26 interviewés sur 26 sur autoroutes urbaines et pour 24 interviewés sur 28 sur autoroutes interurbaines. Ce « standard » est bien entendu transgressé par quelques participants, avec des plages de vitesse excédant la limitation officielle de 30 km/h ou plus. Il faut toutefois spécifier que chez six (6) des dix interviewés que cela concerne, l'atteinte du seuil de 30 km/h n'est valable que pour un type de route seulement (aucun n'a dit excéder la limite officielle de 30 km/h sur tous les types de route, et un seul (un père, PF1) a soutenu le faire sur trois types de route). Une vitesse usuelle pouvant excéder de 40 km/h ou plus la

¹⁷¹ Il faut plus précisément signaler qu'il n'a pas été rare que des interviewés mentionnaient spontanément qu'ils respectaient, de manière générale, les limites de vitesse. Il faut cependant prendre garde à ce que signifie cette affirmation puisque dans l'esprit de ces interviewés, la vitesse maximale autorisée est toujours celle qui inclut la tolérance policière présumée (cette inclusion est d'ailleurs parfois si forte que certains en viennent à confondre totalement les deux types de limitation et à croire, par exemple, que la limite légale sur autoroute est de 110 km/h). Aussi, lorsqu'ils affirmaient qu'ils respectent la limite, ce n'est pas à la limite légale qu'ils faisaient référence mais bien à la limite qu'ils présument autorisée par la police, à celle qui les place à l'abri des contraventions.

¹⁷² Les croyances sont en réalité variées. Certains considèrent que la police tolère un écart à la limite de 10 km/h sur tous les types de route, d'autres pensent que cette tolérance est partout de l'ordre de 15 km/h ou de 20 km/h, et d'autres encore qu'elle est de 10 km/h ou de 15 km/h à l'exception du cas des autoroutes où elle atteindrait le 18 ou le 20 km/h. Tous situent cependant le seuil de tolérance sous la barre du 21 km/h.

limite officielle n'a par ailleurs été mentionnée que par deux pères, et uniquement en regard des autoroutes interurbaines. On peut donc considérer qu'il y a effectivement chez mes participants un sous-groupe de conducteurs qui privilégient l'atteinte de vitesses plus élevées. Toutefois, les vitesses qu'ils déclarent pratiquer ne sont pas pour autant toutes franchement plus hautes que celles que disent adopter les autres interviewés ni, surtout, valables pour tous les types de route. PF4 par exemple, le participant de loin le plus « rapide » sur autoroute interurbaine avec une vitesse usuelle se situant, à ses dires, entre 140 et 170 km/h, privilégie sur les autres types de route des vitesses tout de même nettement plus basses (50-70 km/h en agglomération, 110-120 km/h sur les routes secondaires et les autoroutes urbaines). S12, une participante complémentaire qui statuait qu'en agglomération "*Moi c'est 80 ma vitesse*" – et ceci y compris sur des artères où cette vitesse apparaît relativement élevée compte tenu de la configuration des lieux, tels que le Chemin Sainte-Foy ou le Chemin des Quatre-Bourgeois à Québec – s'en tiendrait elle aussi ailleurs à des vitesses que l'on pourrait qualifier de plus modérées (110 km/h sur les routes secondaires, 120 km/h sur les autoroutes urbaines et interurbaines). Le même type de constat peut également être établi lorsque l'on considère les vitesses les plus basses. P11 par exemple, un participant complémentaire dont la vitesse usuelle se situerait aux environs de 100 km/h sur autoroute interurbaine (105 ou 110 km/h tout au plus par moments) et de 90 km/h sur les routes secondaires, ne figure pas parmi ceux qui privilégient les vitesses les plus lentes en milieu urbain. En d'autres termes, bien qu'un certain nombre de participants ont pu se dire enclins à conduire vite ou à l'inverse à ne pas conduire vite, il apparaît manifeste que dans plusieurs de ces cas, la vitesse privilégiée (ou l'étendue des vitesses privilégiées) ne se définit pas dans l'absolu – c'est-à-dire toujours et partout à haute ou au contraire à basse vitesse – mais bien en fonction d'un environnement routier donné.

En ce qui a trait à l'étendue des vitesses adoptées, j'ai déjà signalé que les figures peuvent être trompeuses en raison notamment du niveau de précision avec lequel les participants ont décrit leurs pratiques en matière de vitesse. Nonobstant ce problème, c'est en agglomération que les vitesses pratiquées se sont montrées les plus changeantes. Certains des interviewés qui ont davantage détaillé leur réponse ont d'ailleurs fait

ressortir plusieurs facteurs pour expliquer la variabilité des vitesses qu'ils pratiquent : l'état de la route et sa configuration (nombre et largeur des voies, déviations, etc.), le rapprochement du bâti, la présence notable de piétons, de véhicules stationnés en bord de route, de voies d'accès à des résidences ou à des commerces, de panneaux d'arrêt ou de feux de circulation, le moment du jour ou de la semaine (cf. la densité du trafic), le niveau de surveillance policière antérieurement observée dans la zone en question. Les différences constatées d'un participant à l'autre quant à l'étendue des vitesses adoptées ne résultent cependant pas uniquement de la plus ou moins grande précision des réponses données puisqu'il s'est avéré manifeste que quelques participants – et notamment ceux dont l'expérience de conduite est la plus réduite – s'en tiennent effectivement à des vitesses relativement homogènes (et souvent relativement basses), peu importe les aspects particuliers se présentant sur la route empruntée. Mais il faut également souligner que quelques types de route semblent intrinsèquement appeler des vitesses plus homogènes. C'est du moins le cas des autoroutes, où la majorité des conducteurs interviewés ont dit apprécier pouvoir adopter une vitesse de croisière relativement fixe (ex.: 118 ou 120 km/h). L'étendue de la vitesse privilégiée sur autoroute interurbaine est d'ailleurs au maximum de 10 km/h chez 22 participants sur 28 (et chez 20 participants sur 26 dans le cas des autoroutes urbaines). Cela n'empêche pas cependant qu'il y a quelques participants chez qui la vitesse adoptée oscillerait davantage (étendue de 15, de 20 ou même de 30 km/h). Tous ne semblent donc pas avoir la même sensibilité en regard de la fluctuation des vitesses de circulation sur autoroute. Certains préfèrent manifestement s'en tenir à une vitesse de croisière stable (ex.: *“Moi ma vitesse c'est 110”* (MF4)), alors que d'autres se complairaient de plus amples variations, à la condition de demeurer à l'intérieur d'un certain intervalle de vitesse (ex.: *“Sur l'autoroute là, c'est jamais en bas de 120. 120-130. C'est jamais en haut de 140 non plus là. (...) Habituellement, entre 120-140 sur l'autoroute”* (PF1).

La tâche de présenter un bilan clair et sans équivoque des vitesses usuellement pratiquées par mes participants m'a donc été rendue d'autant plus ardue que s'ajoutaient aux complications signalées en introduction un certain nombre de spécificités inhérentes aux individus particuliers qui ont été interviewés, de même qu'aux types de route

envisagées. Mais les difficultés que comportait cet exercice n'étaient pas non plus étrangères au fait qu'en définitive, l'habitude en matière de vitesse ne correspond pas tellement à un chiffre, à une vitesse particulière, qu'à un état physique et psychique de confort. S'il peut être malaisé d'identifier les vitesses de circulation usuelles, c'est donc aussi – et peut-être même surtout – parce que la vitesse adoptée n'est pas au premier chef X km/h, mais bien ce dans quoi le conducteur peut affirmer, comme le faisait PF1, que *“c'est ma vitesse, c'est ma vitesse où je me sens bien”*.

8.1 Les trois dimensions des vitesses usuelles

On peut également faire appel aux dimensions du savoir-faire, du confort physique et du confort psychique pour analyser l'habitude en matière de vitesse. Ces différentes dimensions ouvrent cependant sur un bien plus grand nombre de considérations que dans le cas de la ceinture de sécurité aussi mon exposé cherchera-t-il ici à être plus exhaustif que quantifié, à mettre en lumière les différents aspects qui ont été évoqués par mes participants, sans égard prononcé à la plus ou moins grande fréquence avec laquelle ils ont été abordés.

8.1.1 Les aspects du savoir-faire

8.1.1.1 Le savoir-faire des conducteurs minimalement expérimentés

J'ai déjà mentionné que les conducteurs interviewés ne consultent pas leur tachymètre à tout instant. Cette remarque s'applique cependant tout particulièrement aux participants ayant une certaine expérience de conduite (je reviendrai un peu plus loin sur le cas des conducteurs que l'on peut qualifier de « novices », et dont la cote d'expérience n'est que de 1 ou 2). Chez les conducteurs minimalement expérimentés, la vérification de la vitesse de circulation est manifestement l'une des composantes « automatisées » du savoir-faire puisque le tachymètre fait partie des choses qu'ils consultent de temps à autre *“sans y penser”*, sans avoir à faire *“un effort pour regarder la vitesse”* (MF5). L'observation du tachymètre n'est cependant pas très systématique chez eux, en partie

en raison du fait qu'avec l'expérience, ils ont appris à sentir, à avoir une idée – sans qu'il ne soit nécessaire de vérifier – de la vitesse à laquelle ils circulent :

“De temps en temps je regarde où je suis rendu, quel millage que je fais, à quelle vitesse je vais. De temps en temps mais tsé, à un moment donné, avec l'expérience là, la vitesse que je fais, je la sais à peu près.” (PF3)

“Pour ce qui est de l'aiguille de la vitesse, oui, ça je la regarde, on va dire que je la regarde oui. Mais c'est pas quelque chose que je vais. Non. Je sais à combien je vais.” (MF4)

Cette connaissance n'a pas nécessairement à être très exacte ou très pointue, comme le suggère le court extrait présenté ci-dessous; ce qui importe, c'est qu'elle soit suffisante pour leur permettre d'estimer qu'ils se trouvent à l'intérieur d'une marge de vitesse donnée, qu'ils ne s'écartent pas trop des vitesses qu'ils souhaitent pratiquer :

“Des fois, je vais jeter un petit coup d'œil parce que là. Pour voir un peu comment ce que je suis rendu, mais non. À part de ça non. Je ne suis pas ça. Je suis habitué. Si c'est marqué 90, me semble que je roule ça 90. 100-110 là.” (PF7)

Mais ce qu'il faut surtout souligner, c'est que ce que ces conducteurs savent, ce qu'ils ont appris à sentir, c'est non seulement la vitesse à laquelle ils circulent, mais aussi – et peut-être surtout – la vitesse qui s'avère adaptée à l'environnement routier dans lequel ils se trouvent (et au véhicule qu'ils conduisent), le rythme de déplacement qui leur garantit de maîtriser adéquatement la situation de conduite¹⁷³ :

“Je le sens à quelle vitesse que je vais. Je le sens quand je suis en contrôle ou pas. J'ai pas besoin de regarder vraiment le compteur. Tu le sens” (EF3; cote d'expérience 3)

“Ce qui est important (...) c'est de garder toujours le contrôle du véhicule. Alors je vais aller jusqu'à temps que je sois capable de le sentir. J'ai besoin de sentir. De sentir le véhicule. Si je sens qu'à tout bout de champ, si je fais juste donner un petit coup de volant ou à voir que le véhicule ne se comporte pas comme je le voudrais, puis que je pourrais en perdre la maîtrise, je diminue. Je ne veux pas dire que je vais au maximum de ce que la voiture peut prendre là, c'est pas ça. C'est que quand que je vois qu'à une certaine vitesse, que quoi que je fasse, que je

¹⁷³ Ou du moins celui dans lequel ils ont le sentiment de maîtriser adéquatement la situation de conduite.

pourrais perdre le contrôle du véhicule, bien là je vais diminuer. Pour être. (*Jusqu'à ce que vous sentiez que là tout va bien.*) Sentir. Oui.” (PF4)

“Tout est. C'est en fonction de ce que je vois. Puis de ce que je sens avec l'automobile. C'est ça, j'écoute le char. Je regarde la route. Puis c'est une addition. Puis si c'est positif, on y va. Puis si c'est pas positif, on freine. Ça se fait tout seul. Instantané.” (EF7; cote d'expérience 3)

“[Les routes secondaires] ça j'essaie de respecter. Bien ça dépend. Si la route est droite, puis. Je peux monter jusqu'à 110-120. Tout dépendant là. Même si c'est pas la limite. Tsé je vais passer facilement la limite. (...) Mais si la route est plus sinueuse, disons que je m'en tiens à ma capacité à moi d'être capable de prendre mes courbes. C'est plutôt ça qui donne la règle que les limites de vitesse.” (MF7)

En d'autres termes, si ces conducteurs ne surveillent pas davantage leur vitesse de circulation et, conséquemment, s'ils n'en ont pas toujours une connaissance très précise, c'est parce que la vitesse n'est pas une dimension de la conduite qu'ils gèrent principalement en toute conscience, par une vérification systématique de la vitesse atteinte, mais bien une dimension qu'ils gèrent en grande partie en recourant à ce que leur indiquent leurs sensations. Comme le signalaient d'ailleurs deux des femmes interviewées, pour la vitesse “*j'y vais à mon sens à moi*” (MF7), “*j'y vais avec mon feeling*” (S12), bien plus du moins qu'en cherchant à atteindre ou à maintenir une vitesse spécifique. Ce n'est donc pas le tachymètre qui dicte au premier chef la « bonne » vitesse de circulation mais, comme le précisait une autre femme, “*vraiment plus comment je le sens*” (MF3).

Évidemment, cela ne signifie pas que la vitesse est uniquement régulée à la sensation. Quelques participants ont d'ailleurs spécifiquement mentionné qu'il leur arrive de s'informer de leur vitesse de circulation spontanément, c'est-à-dire sans raison externe apparente, ou lorsque quelque chose de particulier les y incite¹⁷⁴ simplement pour prendre connaissance de leur vitesse exacte, ou pour l'ajuster au besoin¹⁷⁵. Il y a

¹⁷⁴ Lorsqu'ils aperçoivent un panneau de limitation de vitesse, un ou des véhicule(s) qui leur semble(nt) se déplacer trop lentement ou au contraire trop vite, etc.

¹⁷⁵ Lorsqu'ils passent d'une zone limitée à 90 km/h à une autre limitée à 50 km/h, par exemple.

cependant un certain nombre de situations, en agglomération et sur routes secondaires tout particulièrement (je reviendrai plus tard sur le cas des autoroutes interurbaines), où ces conducteurs ressentent plus expressément le besoin de vérifier la vitesse à laquelle ils circulent. C'est par exemple le cas dans des contextes routiers particuliers où ils sont bien conscients qu'ils peuvent être amenés, sans trop le vouloir, à accélérer :

“C'est sûr que quand je vais être tout seul, tout seul sur la route. Mettons que ça fait un bon bout de temps que je roule, là je suis tout seul. Je vais peut-être jeter un coup d'œil parce que j'ai le pied peut-être un peu pesant là. Des fois c'est oup ! Oupelaye. On est rendu là.” (PF7).

Si l'observation du tachymètre s'avère utile, voire importante dans de telles situations de conduite, c'est parce qu'elle demeure tout de même pour eux le meilleur moyen de s'assurer que la vitesse atteinte n'est pas excessive, qu'elle ne dépasse pas le seuil qu'ils se sont fixés. La très grande majorité des conducteurs interviewés ont en effet laissé entendre qu'il y a, eu égard au type de route où ils se trouvent, une vitesse qu'ils ne souhaitent pas dépasser. S'assurer de ne pas excéder cette vitesse seuil peut être fondamentalement lié à une question de sécurité, comme en atteste l'une des mères interviewées :

“Je regarde ma vitesse. Oui parce que je ne veux pas dépasser une certaine vitesse. Des fois on le fait sans s'en rendre compte. Puis là ensuite je me dis si il arrivait quelque chose, j'aurais moins de temps de. Moins de contrôle. Moins de temps de réaction. Puis là je me fais peur.” (MF5)

Bien plus souvent qu'autrement cependant, c'est d'abord par souci du contrôle policier que mes interviewés ont dit parfois voir à surveiller plus étroitement leur vitesse. Cette préoccupation n'est toutefois pas constante et n'est d'ailleurs souvent ramenée à l'avant-plan que lorsqu'ils aperçoivent un véhicule policier ou lorsqu'ils entrent dans une zone qu'ils savent ou qu'ils croient susceptible de faire l'objet d'opérations de contrôle :

“Il y a de la police à certains secteurs. On sait où est-ce qu'il y en a plus. Alors là j'ai plus tendance à surveiller. Surtout comme dans le secteur du bureau. À un moment donné on tombe dans une zone de 50. Il y a de la police souvent. On va jusqu'à 60-65. Oups. Il faut rebaisser un petit peu là. Fait que dans les zones comme ça je fais un peu plus attention.” (M10)

“Où je travaille là, il y a toujours des autos de police qui check le monde. C’est écoeurant la quantité de monde qu’ils peuvent arrêter. Moi ça ne me tente pas de payer tout simplement. Donc à 67, j’arrête. Et c’est là que je surveille le plus, dans le fond, la vitesse.” (P11)

“Il y a des villages où. En tout cas moi, quand je vais dans le mien, mon village de la Beauce, là tu as une limite 80, 70. Puis tu sais que le poste de police est à côté ! Oui je fais plus attention là. Un village particulier pour ça. Tu commences à 90, tout à coup oups. 70. 60. 50.” (MF5)

Ce sont donc des localisations très spécifiques – et souvent assez peu étendues – qui le plus fréquemment « exhortent » ces conducteurs à contrôler plus étroitement leur vitesse de circulation. Il faut par contre spécifier que, bien que l’évitement du contrôle policier soit apparu comme le motif sous-jacent le plus récurrent, il n’est cependant pas le seul qui, aux dires de mes participants, justifie un contrôle plus serré de la vitesse. Il y a des endroits où c’est la sécurité qui entre en ligne de compte et où il semble même vital, pour bon nombre de mes interviewés, de faire preuve de plus de vigilance, d’être plus attentifs à la vitesse à laquelle ils circulent. Ce serait tout particulièrement le cas lorsqu’ils pénètrent à l’intérieur d’une zone scolaire¹⁷⁶. Les conducteurs minimalement expérimentés ont en effet assez unanimement soutenu que l’entrée dans une zone scolaire leur « commandait » un suivi plus scrupuleux du règlement, et il se trouvait d’ailleurs parmi eux des personnes assez fermement convaincues d’y respecter, à la lettre, la limitation de vitesse officielle :

“(Puis dans les zones scolaires est-ce que vraiment vous allez à 30 tapant ?) Ah bien oui. Oui, oui. Ça je le respecte. Je le respecte parce que je serais tellement malheureuse si il fallait que j’écrase un enfant.” (MF7)

Mais ce que l’on constate en examinant la question de plus près, c’est que ce n’est pas tellement le chiffre indiqué, le 30 km/h que la plupart de ces interviewés respectent que l’esprit de ce chiffre. Ils appliquent un principe de prudence en ralentissant, en se déplaçant en deçà de la vitesse à laquelle ils circuleraient normalement dans ce type

¹⁷⁶ Les zones scolaires étant fortement associées à la présence d’enfants, à la présence, donc, d’usagers réputés comme étant plus vulnérables, et surtout comme étant plus imprévisibles que les piétons « ordinaires ».

d'environnement, mais sans pour autant toujours s'assurer du respect strict de la règle du 30 km/h. L'entrée dans une zone scolaire – ou dans toute autre zone considérée sensible au plan de la sécurité – ne donne donc pas nécessairement lieu à une vérification du tachymètre et, par là, à une véritable prise de conscience de la vitesse réellement pratiquée :

“Si j'ai vraiment l'impression d'être dans une rue résidentielle où il peut y avoir des enfants, je pense que j'ai tendance à être. À faire attention. Mais c'est sûr que, est-ce que je roule à 30 ? Je ne peux pas le jurer là. Mais je ne roulerais pas à 50. Mais c'est vrai que c'est possible que j'aie à 35 ou à 40.” (P11)

Et lorsqu'ils prennent acte de leur vitesse, comme ce fut le cas par exemple pour l'une des mères interviewées quelques jours avant l'entrevue, ils peuvent même être surpris de constater à quel point “*c'est pas vite 30 kilomètres !*” (MF3), de constater à quel point la « bonne » vitesse de circulation que leur suggère leur *feeling* peut être en décalage avec la vitesse prescrite¹⁷⁷ :

“Dans le 30 là, c'est tellement pas vite que c'est pas comme je le sens. Pas du tout. Ça c'est vraiment le compteur parce que je l'avais regardé mardi, mercredi passé, je me rappelle. Je me disais : Mon Dieu, ça ne se peut pas, 30. Fait que je ne pense pas là que je fasse 30. Moi j'irais jusqu'à 40. 35-40.” (MF3)

On assisterait donc dans de tels secteurs, non pas à une vérification systématique et à un contrôle strict de la vitesse atteinte – comme ce peut être le cas dans les zones réputées « à risque de contravention » –, mais bien davantage à un ajustement de la « bonne » vitesse de circulation; ce n'est plus la vitesse ressentie comme étant normale, adéquate qui y prévaudrait, mais la vitesse « d'un surcroît de prudence », celle qui, comme le laisse figurer l'extrait suivant, donne au conducteur le sentiment de maîtriser encore plus étroitement qu'usuellement la situation de conduite :

¹⁷⁷ Il est à noter que ce constat n'est pas nécessairement susceptible de se présenter dans toutes les zones 30 puisque certaines, de par leurs caractéristiques physiques (largeur de la voie, rapprochement du bâti, présence de chicanes, etc.), peuvent « naturellement » avoir pour effet d'induire des vitesses plus basses.

“30 kilomètres heure, ça pas de bon sens. Tu pèses, tu es rendu déjà à 40. Il faut que tu roules sur le brake ça là, 30 kilomètres heure. Pour moi, ce qui arrive c’est ça. C’est que pour moi qui, sur une zone de 50 roule à 60-70 (...), aller à 50 pour moi c’est déjà être sur le frein. Puis comme j’ai été habitué à des vitesses supérieures dans les mêmes conditions, si je vais à 20 kilomètres heure de moins, pour moi, j’avais déjà. Je me trouvais déjà à avoir une bonne vision, une bonne perception à cette vitesse là [de 60-70]. Quand je vais beaucoup moins vite, donc 50, j’ai le temps de. Moi je le sens. J’ai l’impression d’avoir le temps de tout voir ce qui se passe.” (EF7; cote d’expérience 3)

En somme, s’il est apparu dans mes entretiens que chez les conducteurs minimalement expérimentés la vitesse en agglomération et sur routes secondaires fait par moment l’objet d’une régulation consciente (que ce soit spontanément, c’est-à-dire sans raison vraiment apparente, pour éviter le contrôle, ou encore pour une raison de sécurité), il n’en demeure pas moins que dans l’ensemble, ces conducteurs y gèrent surtout leur vitesse au *feeling*, par une appréciation plus sensitive que « raisonnée », d’une part, de la vitesse atteinte, et surtout, d’autre part, de la vitesse adaptée aux circonstances. C’est d’ailleurs ce mode de fonctionnement particulier qui donne un sens à l’affirmation de prime abord paradoxale de l’un des hommes interviewés : “*je ne peux pas dire que je vais surveiller mon cadran, ma vitesse, si je vois que j’ai pas tendance à aller trop vite*” (P11). Il ne faudrait par ailleurs pas non plus perdre de vue que, bien souvent, la vitesse est contrainte par le flot de circulation. En zone urbaine tout particulièrement, les conducteurs n’ont souvent d’autre choix que de suivre le trafic et, comme le soulignait EF7, “*tu suis tellement, tu te fies tellement aux autres que tu check moins ça je trouve [la vitesse à laquelle tu circules]*”.

La situation s’est cependant avérée quelque peu différente en ce qui a trait aux vitesses pratiquées sur autoroutes interurbaines. Bien que les autoroutes interurbaines correspondent en principe aux routes où l’on pourrait s’attendre à observer la plus grande variabilité – en raison particulièrement de leur configuration souvent très « ouverte » et du dégagement relatif du flot de circulation que l’on y retrouve –, chez ce sous-groupe d’interviewés, il s’agit tout au contraire du type de route où les vitesses privilégiées sont apparues les plus homogènes. Cette plus faible dispersion résulte en partie de l’encadrement davantage étroit dont font généralement l’objet les vitesses

pratiquées sur autoroutes interurbaines¹⁷⁸. À l'exception de PF4 en effet, tous y ont une norme, un seuil limite qu'ils voient à ne pas excéder en conditions ordinaires¹⁷⁹. Dire que ces conducteurs « voient » à ne pas dépasser une certaine vitesse ne signifie cependant pas pour autant que tout repose essentiellement sur l'observation du tachymètre.

Pour un peu plus du quart de ces participants, ce sont les « informations » en provenance du véhicule, c'est-à-dire les vibrations et les sons perçus qui constituent le point de repère le plus important :

“Bon à 120 moi je la sens. Quand je vais plus rapide, je sais pas, on dirait que la voiture elle se comporte différemment. Puis là ça me donne un signe puis là je dis hi, bon, on redescend.” (MF4)

“J'ai jamais pogné le 120. Jamais, jamais, jamais. (...) C'est parce qu'on dirait qu'à un moment donné, si ça approchait de cette vitesse là, le son du moteur il est plus aigu, plus. On dirait que je me dis : non, je ne suis pas habituée à ce son là. Parce que même, mettons entre 115 là, puis 116-117, le son n'est pas pareil puis je le sais que je suis comme trop vite là.” (MF8)

“J'ai un char qui n'est pas très bon. Pas très puissant. Fait que ça j'ai pas trop besoin de m'en soucier. Je sais que, juste par ses vibrations, à quelle vitesse je suis rendu. (...) Je sais quelle vitesse je ne peux pas dépasser, il se met à shaker fait que ! Donc c'est ça qui est un avantage pour moi d'avoir un char pas trop puissant. Ça coûte pas trop cher de ticket.” (EF7; cote d'expérience 3)

Les autres, parce qu'ils conduisent des véhicules plus puissants – ou du moins des véhicules qui ne semblent pas leur permettre aussi facilement de percevoir l'atteinte de

¹⁷⁸ Les vitesses usuelles sont, à vrai dire, apparues encore plus homogènes dans le cas des autoroutes urbaines mais ceci principalement en raison du fait que les conducteurs minimalement expérimentés s'y considèrent bien davantage “à la merci de la circulation” (MF1). Ils estiment ainsi que, même s'ils souhaitaient y conduire plus rapidement, souvent ils n'en auraient de toute façon pas la possibilité.

¹⁷⁹ Le cas de PF4 est particulier puisque, n'ayant pas de seuil limite sur autoroute interurbaine, il n'y a pas véritablement lieu pour lui de s'y assurer de la vitesse atteinte. Ce faisant, comme il le mentionne lui-même, “le compteur de vitesse [je ne le regarde] pas vraiment. Je roule selon la circulation. Puis je me dis que quand j'ai le pied dans le fond bien coudons, je ne peux pas aller plus vite !” (PF4).

la vitesse seuil – n’ont évidemment d’autre choix que de procéder à une vérification un peu plus systématique de la vitesse atteinte :

“(Puis la vitesse, quand vous conduisez, est-ce que vous regardez beaucoup le compteur ou ?) Toujours. Oui. Bien toujours, je veux dire. Pour moi, si je prends l’autoroute, (...) je ne veux pas prendre nécessairement de contravention, alors je m’en tiens à 118. Bon. Puis je suis une personne qui conduit tout le temps pas mal égal. Moi je vais me mettre à 118 puis je vais le tenir pas mal tout le temps le 118. Puis pour être sûre de ne pas dépasser mon 118, parce que c’est facile hein, quand tu es sur l’autoroute, là je porte. Des fois ça arrive je oups ! Je suis rendue à 130. Là tu baisses mais. Je m’assure de ne pas. Oui.” (MF7)

Mais est-ce à dire que ces derniers conducteurs ne sont pas du tout à même sur autoroute interurbaine d’évaluer et de contrôler leur vitesse par le biais de leurs sensations ?

Il faut premièrement considérer que l’autoroute interurbaine, plus que tout autre type de route, donne cours au phénomène de l’habituation (entendu ici au sens classique du terme). Or, ce phénomène a justement pour effet de brouiller l’appréciation de la vitesse atteinte :

“J’ai toujours conscience de la vitesse à laquelle je roule. (...) Sauf que le chiffre, c’est sur l’autoroute que je le surveille plus. Parce que c’est plus mêlant là, la vitesse. Tu t’habitues à aller vite. Tsé à un moment donné, tu ne le sens plus. Fait que là, ça faut surveiller un petit peu.” (MF3)

En outre, la conduite étant souvent très peu sollicitante – et même souvent monotone – sur autoroute interurbaine, il y devient relativement facile pour le conducteur de se perdre dans ses pensées ou de se laisser emporter dans une conversation avec le ou les passager(s); le conducteur peut ainsi être spontanément amené à accélérer sa cadence (ou au contraire à la ralentir), non pas tellement parce qu’il ne ressent pas du tout la vitesse que parce que son attention est rivée ailleurs, parce que sa tête et son corps ne sont plus totalement à la conduite :

“Je mets toujours le cruise quand j’ai la voiture qui en a un. Sinon, bien j’essaie de maintenir une vitesse. Parce que je suis portée à aller plus vite. C’est plus dur. Le cruise j’adore ça. L’autre [voiture] bien. Des fois tu te laisses aller dans tes pensées, tu vas ralentir ou tu vas accélérer. J’aime moins ça.” (MF1)

C'est donc principalement en raison des pièges que comporte la conduite sur autoroute interurbaine – et non en raison d'une absence totale de sensations en lien avec la vitesse – que ce sous-groupe d'interviewés se voient davantage tenus de consulter épisodiquement leur tachymètre. Il faudrait toutefois être ici encore plus précis puisque tous ne parent pas à ces embûches en recourant au tachymètre, comme l'évoquait d'ailleurs MF1 dans le court extrait présenté ci-haut. Des treize participants conduisant une voiture un peu plus « silencieuse » en fait, six (quatre pères et deux mères) ont mentionné utiliser presque toujours le régulateur de vitesse (le *cruise control*), régulateur qui, comme le soulignait à juste titre PF8, les “*aide à ne pas avoir à penser à cette maudite pédale là*”, leur permet de ne pas avoir à se soucier de la vitesse pratiquée¹⁸⁰. Au final, c'est donc un peu moins de la moitié des conducteurs minimalement expérimentés qui voient à contrôler leur vitesse sur autoroute interurbaine essentiellement grâce au tachymètre, les autres ayant par surcroît recours à des informations d'origine sensorielle (aux sons, aux vibrations en provenance du véhicule) ou à un dispositif technique. Mais ce qu'il faut surtout retenir ici, c'est que même sur ce type de route, tout ne relève pas d'un processus de gestion « calculée » de la vitesse de circulation; ce que le conducteur ressent – ou ce qu'il peine malencontreusement à ressentir – doit lui aussi être intégré dans l'équation.

Il appert donc, en somme, que l'on ne peut nulle part faire abstraction des aspects plus souterrains de la compétence des conducteurs minimalement expérimentés, que l'on ne peut nulle part faire abstraction de toutes ces parcelles « d'informations » qui transitent par leur corps et sur lesquelles ils s'appuient pour « juger » du rythme de déplacement approprié. Cette dimension de la conduite est d'autant plus centrale qu'elle contribue – en conjonction avec les aspects du confort que j'aborderai un peu plus loin dans le texte – à la pérennité, ou du moins à la relative stabilité des pratiques en matières de vitesse.

¹⁸⁰ S'ils n'étaient pas plus nombreux à utiliser le régulateur, c'est notamment parce que les véhicules d'un certain nombre d'entre eux n'étaient pas munis de ce dispositif. Mais il faut aussi souligner que le régulateur de vitesse ne constitue pas la panacée pour tous. MF7 par exemple n'utilise jamais son *cruise control* parce que, précise-t-elle, “*j'ai l'impression de ne pas avoir le contrôle sur mon auto. C'est stupide mais c'est ça.*”.

Pour que ces participants modifient leur conduite en effet, pour qu'ils respectent en tout temps la règle du 50 km/h ou celle du 100 km/h, par exemple, il leur faudrait parvenir à mettre en veilleuse leur façon de faire usuelle, parvenir à faire fi de ce que leur insuffle leur « conscience corporelle » pour ne s'en remettre qu'à leur « conscience raisonnée ». Or, modifier une façon de faire bien ancrée n'est ni chose simple, ni peut-être même chose toujours souhaitable, comme le suggère d'ailleurs l'un des pères interviewés :

“D’être tout le temps en train de regarder ta vitesse, puis tout ça, je trouve que ça l’a un effet contraire à une bonne conduite. (...) De maintenir une vitesse en bas des limites permises, ça t’accapare trop pour être prudent.” (PF8)

Plus spécifiquement, pour que ces participants s'en tiennent en tout temps à une vitesse suggérée, il leur faudrait d'abord – un peu à l'instar du cas de la ceinture de sécurité – réapprendre à « penser vitesse » sur une base très régulière, réapprendre à se préoccuper de la vitesse réellement atteinte dans les fort nombreuses circonstances où cette dimension a été en quelque sorte évacuée de leur esprit. Quelques dispositifs peuvent être d'un certain secours à cet égard, comme l'exemplifiait d'ailleurs l'une des mères interviewées. De tels types d'outils, bien qu'ils aident effectivement « à penser vitesse », s'avèrent cependant peu susceptibles d'avoir un impact important dans la mesure où ils ne s'attaquent pas à la reconstruction du savoir-faire, mais font plus accessoirement office de simples pense-bêtes ponctuels :

“Ici à un moment donné, ils mettaient des panneaux indicateurs : « Vous roulez tant ». Ça je dois dire que oui, on était porté à dire oups, hé. C'est une zone de 50 puis je roule à 65, c'est 15 en haut. Ça pas de bon sang. Surtout en ville. Parce qu'on ne sait pas ce qui peut arriver alors ça oui. (...) Fait que là, à toutes les fois que tu repasses au même endroit où il y a le panneau, tu fais attention. Mais quand le panneau est parti, tu l'oublies. Tu oublies le panneau, puis tu oublies la vitesse. Alors non, je ne regarde pas [le tachymètre].” (MF4)

En outre, pour que ces participants s'en tiennent en tout temps à une vitesse suggérée, il leur faudrait également réapprendre à consulter très fréquemment leur tachymètre. Et il ne s'agirait pas ici pour eux que de penser à y jeter un coup d'oeil. Comme le suggèrent par exemple PF8 lorsqu'il mentionne que de maintenir une vitesse cible “ça t'accapare trop pour être prudent” ou MF4 lorsqu'elle affirme que regarder “les miroirs, ce qui se passe à l'entour, c'est plus important que de regarder ça [le tachymètre]”, prendre très

régulièrement acte de la vitesse atteinte pourrait aussi nécessiter pour ces conducteurs de réapprendre à « lire la route » différemment, de travailler à reconstruire, entre autres choses, les patterns d'exploration visuelle qu'ils ont développés au fil du temps. Bien entendu, ces difficultés ne sont pas forcément insurmontables. Ce qui apparaît encore plus sûr cependant, c'est que tout remaniement *volontaire* de la vitesse de circulation usuelle requiert nécessairement, à la base, une certaine dose de travail et d'effort.

8.1.1.2 Le savoir-faire des conducteurs novices

S'il est apparu que les conducteurs minimalement expérimentés gèrent en bonne partie leur vitesse de circulation au *feeling*, on ne peut certainement en dire autant en ce qui concerne les conducteurs novices, c'est-à-dire ceux dont la cote d'expérience n'est que de 1 ou de 2 (cotes qui ont été attribuées à 8 des 11 jeunes conducteurs (6 F et 2 H) et à deux mères).

Contrairement à ce qui a été observé dans le premier groupe d'abord, les conducteurs novices ont tous souligné qu'ils veillaient à consulter leur tachymètre sur une base très régulière. Aux dires des huit jeunes particulièrement, cette façon de procéder résulterait en majeure partie de leur désir d'échapper au contrôle policier, de leur désir d'éviter les ennuis que pourrait leur occasionner une arrestation : “*je connais plein de monde qui ont perdu leurs points à cause de petites niaiseries de même, puis ça ne me tente pas*” (E2F2), les contraventions pour excès de vitesse “*ça coûte trop cher, puis je pourrais investir ça d'une façon plus intéressante*” (E2F5). Il est d'ailleurs étonnant de constater à quel point la crainte du contrôle policier s'avère présente dans leurs explications, un peu comme s'ils estimaient qu'un véhicule policier est susceptible de surgir, à tout instant, dans leur champ de vision¹⁸¹. La consultation fréquente du tachymètre représente donc pour eux un moyen de se prémunir d'un risque omniprésent, une tactique à adopter –

¹⁸¹ Alors que, comme je l'ai déjà signalé, la menace du contrôle ne s'est le plus souvent présentée dans le discours des conducteurs minimalement expérimentés que de façon très circonstancielle, en lien avec des localisations particulières (ex.: il faut se méfier du contrôle sur telle portion du Boulevard Wilfrid-Hamel, sur le Boulevard du Versant-Nord, sur l'autoroute 20 entre Québec et Montréal).

pour reprendre les termes un peu crus de l'un des jeunes hommes – “*pour ne pas que les polices viennent me faire chier un peu*” (EF6). Lorsqu'on y regarde d'un peu plus près cependant, il devient rapidement manifeste que le contrôle policier explique bien davantage les normes qu'ils se sont fixées, les seuils de vitesse qu'ils ne souhaitent pas excéder, que leur besoin de consulter régulièrement le tachymètre. S'ils surveillent aussi étroitement leur vitesse en fait, c'est notamment, comme le relevait très directement l'une des jeunes femmes interviewées, parce qu'ils n'ont pas idée de la vitesse atteinte, parce qu'ils ne sont pas encore parvenus, à l'inverse des plus expérimentés, à sentir leur vitesse de circulation :

“Avec le temps là, je vais savoir, je vais le sentir un peu plus à quelle vitesse je roule. Parce que la vitesse ça se sent un peu. Là je ne le sens pas. Donc c'est pour ça que je regarde tout le temps mon compteur de vitesse. Avec l'expérience, ça va peut-être changer un peu.” (EF4)

La consultation fréquente du tachymètre est donc pour beaucoup attribuable à leur incapacité à apprécier la vitesse « sensitivement ». Ils ont besoin de savoir, “*d'avoir conscience à quelle vitesse je vais*” (E1F5) mais ne peuvent accéder à cette connaissance sans avoir observé ce que leur indique le « compteur ».

Les propos de ces jeunes conducteurs suggèrent de surcroît qu'ils n'avaient pas non plus encore totalement appris à juger au *feeling* de la vitesse adaptée à la situation. Ils ne peuvent donc pas, comme P11 par exemple, aisément savoir qu'ils n'ont pas tendance à aller trop vite (cf. p. 284); ils doivent s'en assurer « objectivement », en consultant leur tachymètre :

“Je garde une vitesse raisonnable. (...) C'est juste que, comme dans les petites rues là. Ou dans les ruelles qu'il faut quasiment 15 kilomètres heure. Tsé c'est un peu dur à. Par exemple dans les petites rues comme ça, je suis plus prudent. Je vais regarder s'il n'y a pas des enfants qui passent. Mais la vitesse, j'ai un peu de misère. J'ai plus tendance à regarder s'il n'y a pas de monde qui va passer que le compteur. Fait que là à un moment donné, je peux arriver à, je sais pas, après 5-6 minutes à regarder puis oups. Je suis à 45-50. Fait que là c'est un peu trop. Là je vais diminuer. Mais ça on dirait qu'il ne faut pas. Tsé le pied est plus tough à rester en haut que. C'est ça. Dans les petites rues, c'est un peu plus dur je trouve.” (E9)

Ils ne peuvent pas non plus, telle MF7, s'en tenir « à leur capacité à eux à prendre leur courbe » (cf. p. 280) mais doivent contrôler plus systématiquement leur vitesse – en se fiant notamment à celle que leur recommande la signalisation – parce que la courbe, si “*tu l’as jamais pris, tu ne le sais pas comment tu vas la prendre*” (EF4). S’ils consultent plus régulièrement leur tachymètre que les conducteurs plus expérimentés en somme, c’est donc non seulement parce qu’ils n’ont pas facilement idée de la vitesse à laquelle ils circulent, mais aussi parce que leur savoir-faire n’est pas suffisamment rôdé pour qu’ils puissent ajuster leur vitesse au *feeling*.

Il ne faudrait cependant pas en conclure que tous ces jeunes ont témoigné d’une totale inaptitude à sentir les choses, et encore moins que les sensations n’auraient chez eux aucun rôle à jouer dans la régulation de la vitesse. Au strict plan de la perception de la vitesse de circulation notamment, l’une des jeunes femmes laissait par exemple entendre qu’elle était à même de savoir « sensitivement » lorsque son rythme de déplacement changeait, et qu’elle se servait de cet indice pour contrôler sa vitesse :

“Oui, la vitesse là, si je ne le mets pas sur le cruise, mettons sur l’autoroute, je regarde tout le temps pour ne pas rouler plus. J’ai pas envie de me faire arrêter. Mais sinon comme au village, je regarde là mais je ne regarde pas aux cinq secondes. Je vais regarder. Quand j’ai l’impression que ça va plus vite bien là je regarde. Quand j’ai l’impression que ça va plus lentement. Quand on le sent que c’est pas la même vitesse, là je regarde plus.” (E1F2)

Une telle capacité à percevoir les variations dans la vitesse de déplacement n’est pas anodine pour un conducteur novice puisqu’elle l’aide – en le dispensant d’avoir toujours à vérifier la vitesse atteinte sur le tachymètre – à maintenir plus aisément sa vitesse de circulation dans les marges souhaitées. De fait, un autre aspect sur lequel ces jeunes interviewés se sont nettement démarqués des plus expérimentés réside dans le désir qu’ils manifestaient à toujours (ou du moins le plus souvent possible) adopter une vitesse bien ciblée. C’est d’ailleurs justement parce que les impressions de E1F2 lui indiquent qu’elle s’écarte de la vitesse qu’elle souhaite précisément maintenir (dans les marges du 60 km/h “*dans le village*”, dans celles du 100 km/h sur routes secondaires, etc.) que cette jeune femme ressent le besoin de consulter son tachymètre lorsqu’elle “*sent que c’est pas la même vitesse*”. Il faut toutefois préciser que ce ne sont pas tous les

conducteurs novices qui ont donné à penser qu'ils usaient de tels indices sensitifs. En fait, il était même évident que certains d'entre eux ne contrôlaient leur vitesse, pour l'essentiel, que grâce à la consultation régulière du tachymètre. Mais quelles que soient les techniques adoptées, l'objectif reste le même pour tous : conserver une vitesse de circulation particulière. Et ce but va bien au-delà du simple respect d'un seuil de vitesse maximal puisque pour l'atteindre, les conducteurs novices travaillent non seulement à ne pas excéder une vitesse X, mais aussi à ne pas se situer sous la barre d'une vitesse Y. Ils contrôlent ainsi assez étroitement leur vitesse, comme l'indiquait une jeune femme, *“pour soit ralentir quand je vais trop vite, soit accélérer quand je ne vais pas assez vite”* (EF4)¹⁸².

L'évaluation de la bonne vitesse de circulation est donc fortement encadrée chez les conducteurs novices par des normes supérieures et inférieures qu'ils voient à respecter *en toute conscience*. Par le fait même, ils sont moins susceptibles que les conducteurs expérimentés de se laisser emporter par la vitesse du trafic environnant :

“[La vitesse, je la regarde] quasiment tout le temps là. À la minute, je la regarde. (...) Même quand tu es mettons sur la 20, tsé on suit les gens puis. Mais encore là, je suis tout le temps après [regarder mon compteur]. (...) Tsé ça arrive, je me mets à suivre quelqu'un puis là, après une minute, je regarde dans mon chose. Je suis rendue trop haut puis je ralentis.” (E1F5)

Cela ne veut cependant pas dire qu'ils sont totalement imperméables à l'influence du trafic. Bien au contraire en fait, car si la vitesse jugée « trop vite » est en bonne partie dictée par des considérations relatives au contrôle et à la sécurité, celle jugée « pas assez vite », quant à elle, s'avère fortement liée à la vitesse de circulation du trafic environnant. Ceci, d'abord, parce qu'en circulant trop en deçà de la vitesse moyenne du trafic le jeune conducteur pourrait avoir le sentiment de déranger, de constituer une nuisance à la bonne circulation d'autrui :

¹⁸² Ce phénomène explique d'ailleurs en grande partie la relative homogénéité des vitesses déclarées par ces jeunes conducteurs.

“J’ai conscience de ma vitesse beaucoup. Surtout quand il y a d’autres gens, puis des gens qui me collent puis là je vois que. (...) Aussitôt qu’il fait noir, je descends à 80. Je ne sais pas pourquoi mais c’est tout le temps comme ça ici. À moins qu’il y ait des gens en arrière de moi, là je fais un effort pour monter à 90-95. Parce que je ne veux pas les déranger. Mais si je vois qu’il n’y a personne en arrière de moi, naturellement, je vais descendre à 80.” (E1F5)

Ceci, ensuite, parce qu’en circulant trop en deçà de la vitesse moyenne du trafic le jeune conducteur pourrait avoir le sentiment de se placer en position de danger, ou du moins de se trouver dans une situation dans laquelle il ne se sent pas à l’aise :

“[Sur les autoroutes urbaines] à Québec, à 115 je ne suis pas confortable. Je trouve que je roule trop vite. Il y a trop de voies qui s’en viennent. Tsé quatre voies de large, c’est trop pour moi. Donc je suis plus à 100-105 là. Parce que là je ne veux pas rouler à 90 non plus parce que je vais me faire coller, puis j’aime pas trop ça me faire dépasser. Voir le char qui fait Fiouuuuuu ! Ça j’aime pas ça. Donc je reste à peu près entre 100 et 105.” (EF4)

Il faut au surplus considérer que les comportements de conduite trouvent une partie de leurs sources – comme je l’expliquerai plus en détails dans un chapitre ultérieur – dans le registre de l’identitaire. Par leur façon de se comporter en effet, ces jeunes conducteurs cherchent à projeter une image d’eux-mêmes qui, de manière générale, ne les situe pas dans la catégorie des fous au volant, ni dans celle opposée des peureux :

“Je ne suis pas du genre à rouler au fond ! Mais pas du genre non plus à rouler 30 sur le boulevard !” (E2F2)

“Tsé je veux dire je ne suis pas dans la gang de ceux qui ont toute les autos modifiées là, que c’est une. Puis je ne suis pas non plus dans la gang des pognés qui auraient de la misère à dépasser 100.” (EF6)

Or, en ne s’ajustant pas à la vitesse moyenne du trafic, en conduisant « trop lentement », ils courraient le risque d’exposer aux autres conducteurs leur incapacité à se coordonner au flot de circulation, ils courraient le risque d’afficher, en d’autres termes, qu’ils ne sont pas des conducteurs aguerris mais bien – pour reprendre quelques-unes des expressions employées – des « têteux », des « peureux », des « moumounes », ou encore des « matantes ».

Il est donc apparu, en résumé, que la régulation de la vitesse repose chez les jeunes conducteurs novices sur un travail d'ajustement conscient de la vitesse de circulation, travail par ailleurs effectué de manière à ce que la vitesse demeure dans les marges qu'ils se sont fixées (qu'elle ne soit ni trop haute, ni trop basse). Cet ajustement est dit conscient parce que de toute évidence, il résulte bien davantage de l'observation du tachymètre que d'un savoir-faire incorporé qui leur permettrait de juger de leur vitesse au *feeling*. Les commentaires exprimés précédemment à ce chapitre peuvent cependant avoir le défaut de généraliser à outrance les « carences sensibles » observées chez les jeunes conducteurs interviewés. Manifestement, tous n'avaient pas atteint exactement le même niveau d'expertise sensorielle¹⁸³. Les propos dont je disposais ne me permettaient cependant pas de discriminer finement la plus ou moins grande aptitude de ces jeunes conducteurs à apprécier la vitesse sensitivement, et donc d'avoir une idée plus précise des différentes étapes de construction du savoir-faire par lesquelles ils ont pu avoir transité. Ce qui ne fait pas de doute toutefois, c'est que ces jeunes participants, peu importe leur niveau d'expertise sensorielle réel, contrôlent bien davantage leur vitesse sur une base « raisonnée » que ne le font les conducteurs plus expérimentés de mon échantillon.

Il faut finalement souligner que, si les propos des conducteurs novices ont suggéré qu'ils peinent plus que les autres à sentir la vitesse, leurs explications ne se sont pas pour autant avérées exemptes de toute forme de référence aux sensations de confort. Tout comme les plus expérimentés, ils ont eux aussi laissé entendre qu'ils privilégiaient adopter les vitesses dans lesquelles ils se sentent bien.

¹⁸³ Si je n'ai pas traité des cas des deux mères (MF2 et MF5), c'est d'ailleurs parce que leurs commentaires les plaçaient dans une catégorie mitoyenne, à cheval en quelque sorte entre conducteurs novices et expérimentés.

8.1.2 *Les aspects du confort*

Que la vitesse soit contrôlée ou non au chiffre, au tachymètre, ne change rien au fait que dans l'ensemble, les vitesses en fonction desquelles ces conducteurs ont dit s'ajuster sont celles dans lesquelles ils se sentent bien, à l'aise, confortables : *“Moi je vais rouler à la vitesse dans laquelle je me sens bien”* (EF7). Ce qu'ils aiment et ce qu'ils recherchent c'est la vitesse qui leur permet d'aller à leur rythme. Ni plus vite, ni moins vite.

La majorité des participants ont pu identifier, sur chacun des types de route, les vitesses qui leur conviennent, et parfois aussi à l'inverse les vitesses qui ne leur conviennent pas. C'est par exemple le cas de S12 qui établissait sa vitesse de confort en ville aux environs de 80 km/h, et qui à l'opposé soutenait qu'il était *“sûr, sûr, sûr”* qu'elle n'y circule jamais à 50 km/h parce que c'est *“la loi, ok, mais ça pas de bon sens, c'est trop lent”* (S12). En réalité toutefois, les environnements routiers s'avèrent généralement trop changeants pour que l'on puisse aisément chiffrer la vitesse de confort. Le rythme particulier dans lequel la personne trouve son état de confort est en effet étroitement lié aux diverses caractéristiques de l'environnement dans lequel elle circule au moment X. En agglomération notamment, la personne pourra ainsi se sentir totalement à l'aise en circulant tantôt à 45 km/h sur une rue étroite, mais tantôt aussi à 65 km/h sur une artère plus dégagée. Les vitesses indiquées par mes interviewés reflètent donc bien davantage leurs normes que les vitesses exactes à l'intérieur desquelles ils se sentent bien. Cet avertissement ne s'applique cependant pas vraiment au cas des autoroutes interurbaines où il apparaît plus facile – et plus sûr – de faire correspondre l'état de confort à une vitesse bien précise (ex.: aux environs de 120 km/h).

Bon nombre des extraits d'entrevue qui seront présentés dans cette section concernent d'ailleurs la conduite sur autoroute interurbaine. Cela ne signifie pas toutefois que le concept de confort serait plus spécifiquement adapté à ce type de route. En fait, tout comme dans le cas de la ceinture de sécurité, c'est souvent par la négative, lorsque les interviewés faisaient ressortir les situations qui étaient pour eux source d'inconfort, que les discours se sont avérés les plus éclairants. Or, plusieurs des commentaires relatifs à

l'inconfort ont été livrés en réponse aux questions portant sur la transformation de l'habitude et le plus souvent, n'y était alors abordé que le cas des autoroutes interurbaines puisque c'est sur ce type de route qu'un éventuel changement de comportement apparaissait le plus plausible (en théorie du moins) pour mes participants. C'est donc essentiellement par obligation que les exemples et explications se feront plus nombreux en regard de la vitesse pratiquée sur autoroute. Il y a cependant tout lieu de penser que les différents aspects du confort physique et psychique que je présenterai dans les prochaines sous-sections demeurent pertinents pour tous les types de route considérés dans cette recherche.

8.1.2.1 Le confort physique

J'ai déjà signalé que si mes interviewés adoptent usuellement une certaine vitesse plutôt qu'une autre, c'est notamment parce qu'ils ont à cette vitesse le sentiment que leur déplacement progresse bien. Au fil du temps, en conduisant régulièrement aux environs d'une vitesse donnée, les conducteurs incorporent un rythme de déplacement, une sensation qui leur confère le « sentiment d'avancer » et qui pour certains sera présente, par exemple, à une vitesse de circulation de 100 km/h sur autoroute interurbaine, alors que pour d'autres cette vitesse y sera au contraire dérangeante, agaçante, et par le fait même difficile à conserver sur le long terme. Par l'adoption régulière d'une vitesse en d'autres termes, ils incorporent, comme l'exprimait l'un des jeunes hommes, un rythme de déplacement dont ils ne se tannent pas :

“Rouler à 100 [sur autoroute interurbaine], non. En réalité, c'est que tu commences à 100. Puis vite, vite, vite iouuuu ! Tu arrives à 120. Puis quand tu retournes à 100, tu as l'impression d'être arrêté. Tandis qu'à 120, je ne me tanne pas d'être à cette vitesse là.” (EF7)

Le « sentiment d'avancer » n'est toutefois pas une sensation qui est vécue pleinement, en ce sens qu'il n'est pas expressément et en tout temps ressenti comme tel. En fait, il se donne surtout à voir lorsque la vitesse descend en deçà du seuil de confort, lorsque l'état du corps ne correspond plus à un état agréable mais bien à un état où le conducteur se sent – pour reprendre les termes des interviewés – « sur les nerfs », « impatient »,

« tanné », « agacé ». L'une des sources d'impatience ou d'irritation qu'ont mentionnée le tiers de mes participants concerne d'ailleurs les conducteurs qui circulent trop lentement en ville, c'est-à-dire tous ces « lamineux », ces « têtards », ces « bonhommes à chapeau » qui viennent casser la bonne progression de leur parcours en « n'avançant pas ». Mais il faut bien comprendre que c'est plus précisément par le biais des indices corporels d'inconfort que font naître ces conducteurs trop lents (impatience, irritation, agacement) que les individus en viennent à prendre conscience qu'ils ne circulent plus à leur rythme, qu'ils ont perdu en quelque sorte leur sentiment d'avancer. Et que c'est en vue de recouvrer ce sentiment – ou du moins de se débarrasser de l'inconfort ressenti – qu'ils éprouvent l'envie d'accélérer, d'effectuer un ou des dépassement(s), bref d'agir de manière à retrouver le rythme de déplacement qui leur convient.

L'assez forte stabilité des vitesses pratiquées sur autoroute interurbaine contribue certainement à faciliter l'identification des « bons » (et à l'inverse des « mauvais ») rythmes de déplacement. S'il est plus malaisé sur les autres types de route de chiffrer les vitesses dans lesquelles ces interviewés trouvent leur « sentiment d'avancer », il n'en demeure pas moins cependant que, selon toute vraisemblance, ils y ont aussi incorporé les sensations afférentes à des rythmes de déplacement donnés, qu'ils s'y sont aussi dotés de références corporelles en vertu desquelles ils pourront affirmer, comme le faisait par exemple PF1, que *“moi je ne peux pas aller moins vite que ça. C'est ma vitesse, ça va bien tsé”*.

Mais il y a également une autre dimension du confort physique qui s'est présentée dans mes entrevues et qui aurait quant à elle surtout pour effet de faire dire à ces interviewés que « moi je ne peux pas aller plus vite que ça » :

“Moi la voiture 120-130 mais après ça, quand c'est moi qui conduis, je ne me sens pas confortable là-dedans. Quand ça va trop rapidement. Quand ça va trop vite, je ne me sens pas à l'aise. Fait que si je ne me sens pas à l'aise, j'aime pas ça.” (MF4)

“Au-dessus de 80 [en ville], je ne me sens pas à l'aise de toute façon. Je sens que je suis, je suis comme. Ça va trop vite là, j'aime pas ça.” (S12)

La sensation « d'être à l'aise » à laquelle aspirent mes interviewés lorsqu'ils conduisent renvoie, notamment, à un état physique de calme, de détente, ou à tout le moins à un état où le niveau de stress ressenti est réduit à son minimum :

“Moi conduire stressé ça, non. J'aime pas ça moi. Il faut que je sois à l'aise, puis assez détendu. (...) Une conduite bien stressée, puis que tu tiens ça à deux mains bien serrées là. Ah non, non. Non. Être le plus détendu possible là.” (PF2)

“Passé certaines vitesses, bien là tu ne peux pas être calme. Puis pour moi conduire c'est pas d'être dans un état de stress. C'est pas une montagne russe pour moi une auto.” (PF8)

Il ne s'agit cependant pas pour eux de pousser la détente jusqu'à l'endormissement, jusqu'à la perte de vigilance, ce que pourrait leur occasionner une vitesse trop en deçà de celle à laquelle ils se sont habitués :

“Je suis moins attentif [quand] je vais moins à haute vitesse. Quand je vais à 100 km/h, je suis bien moins attentif que quand je vais à 120. Parce que tu es plus endormi, puis là. 120 c'est plus actif.” (EF7)

Différents propos laissent en fait plus précisément entendre que la vitesse dans laquelle mes interviewés se sentent à l'aise est notamment celle qui leur permet d'accéder au degré de vigilance adéquat, celle qui ne les place ni dans un état d'endormissement (parce que trop lente) ni, à l'inverse, dans un état d'anxiété ou de surexcitation (parce que trop rapide). S'ils apprécient circuler à cette vitesse en d'autres termes, c'est parce qu'ils s'y sentent suffisamment alertes ou éveillés pour être aptes à réagir promptement aux dangers et aux difficultés qui pourraient se présenter, mais sans pour autant sentir qu'ils ont atteint le degré d'alerte et de stress que pourrait induire par exemple la crainte d'un potentiel incident.

Aux réflexions ayant trait aux états de calme et de vigilance souhaités se sont en outre ajoutées quelques considérations relatives à la charge de travail recherchée :

“Ce que j'aime rouler, sur l'autoroute, c'est 120. 120, je roule bien. Mon char il roule bien. C'est facile de garder l'attention. Capable de gérer la vitesse, gérer ce qui se passe autour, ça c'est facile.” (EF7)

Ces autres propos suggèrent plus précisément que la vitesse de confort correspond, de surcroît, à la vitesse dans laquelle le conducteur retrouve le niveau de charge cognitive qui lui convient. Si mes interviewés privilégient cette vitesse, c'est donc aussi parce qu'ils s'y sentent aptes à gérer facilement la tâche, aptes à percevoir, à traiter et à répondre adéquatement à ce qui se présentera à eux, mais sans que toutes ces opérations ne les contraignent à déployer un effort important d'attention et de concentration, sans que toutes ces opérations ne les place en situation de surcharge cognitive.

La seconde composante du confort physique qui est apparue dans mes entrevues a donc plus spécifiquement trait au confort cognitif, c'est-à-dire au dosage adéquat des ressources devant être consacrées à l'exécution de la tâche (au « bon » niveau de charge cognitive, au « bon » niveau d'activation cérébrale (*d'arousal*), au « bon » niveau d'allocation des ressources attentionnelles)¹⁸⁴. Il y a en fait tout lieu de croire qu'en circulant régulièrement aux environs d'une vitesse donnée, les conducteurs apprennent progressivement à composer avec les particularités et exigences inhérentes à cette vitesse. Ils en viennent ainsi à s'acclimater à une certaine cadence de travail, à s'acclimater au rythme de perception-traitement-réponse qu'implique cette vitesse. L'une des raisons pour lesquelles mes participants n'aiment pas vraiment excéder leur vitesse usuelle réside d'ailleurs dans le fait qu'en conduisant plus rapidement, ils se sentent un peu « dépassés » cognitivement, qu'ils y ont l'impression, pour reprendre l'idée exprimée par deux interviewés, que tout vient vite, que tout va trop vite :

“Moi à 110-115, je suis très bien. 125 ? 125 ça dépend de l'auto aussi. Probablement là. Mais je me sens. Il me semble que le clos vient vite là. Ou le poteau. Non, moi je me sens mieux à 110. 110 pour moi, c'est facile. Je suis très relaxe puis. Je ne suis pas stressé pantoute.” (PF2)

“(Si on prend sur l'autoroute, vous n'êtes jamais allé plus haut que 115 ?) Non. Peut-être 116, sur le chiffre là. J'ai jamais pogné le 120. Jamais, jamais, jamais. Non. Ça il me semble que le char il va trop vite là. Toute passe trop vite là. Je suis habituée maintenant. Non je trouve que c'est suffisant. Pour moi en tout cas.” (MF8)

¹⁸⁴ Thèmes qui, tout comme le « sentiment d'avancer », étaient également évoqués dans le modèle de Heikki Summala (cf. gestion des marges de sécurité, p. 224-225).

Bien entendu, cela ne signifie pas qu'ils ne disposent pas des capacités nécessaires pour conduire plus rapidement. La tâche y devient cependant plus exigeante – et par le fait même plus stressante, plus fatigante – aussi ne souhaitent-ils pas multiplier ou prolonger leurs incursions à l'extérieur de la vitesse qui est devenue pour eux gage de confort cognitif :

“Si ça va trop vite, j'aime pas ça. Dans le sens que. C'est le fun ! Mais j'aime pas ça rouler constamment à une trop grande vitesse parce que tu ne peux pas te concentrer. Ça va trop vite.” (EF7)

“Des fois je vais dépasser, je vais rouler 140 peut-être pour deux, cinq minutes. Mais je reviens tout de suite à ma vitesse [118 km/h]. Parce que ça me permet de relaxer. Quand j'accélère, il faut que je regarde plus [ce qui se passe autour]. L'autre façon bien, c'est une vitesse qui me convient.” (MF1)

“Est-ce que j'ai pu aller à 140 ? Peut-être que j'ai pu aller à 140. Mais c'est pas des longs bouts. Parce que tsé tu es toute, tu es aux aguets là, tu ne veux pas te. Tu ne veux pas perdre le contrôle puis tout ça là.” (MF3)

“Des fois je vais avoir tendance à rouler. Quand je vais embarquer sur l'autoroute, rouler un petit peu plus vite. Mais je m'aperçois qu'après une demi-heure, je suis plus fatigué. Fait que tsé j'ai pas gagné grand, grand chose. C'est ça, je l'ai tellement essayé, pour voir qu'à la fin, ce qui compte, c'est être stable. C'est de garder une vitesse constante.” (PF5)

En somme, la sensation d'aise à laquelle font référence mes interviewés renvoie plus explicitement, notamment, au sentiment qu'ils éprouvent lorsqu'ils circulent aux vitesses qui leur sont coutumières de gérer la conduite de façon optimum, c'est-à-dire avec facilité (sans trop d'effort, sans trop de stress) *et* avec efficacité¹⁸⁵. Il faut toutefois préciser que si l'objectif qui est poursuivi par la majorité de mes participants consiste à adopter les vitesses qui leur permettent de se sentir “*le plus calme possible*” (PF8), de se sentir « détendu(e)s », de se sentir « relaxes », un cas particulier me donne à penser qu'il existe des variantes à ce chapitre.

¹⁸⁵ Cette composante du confort physique rejoint donc aussi le concept de « l'équilibre fonctionnel » autour duquel gravite le modèle de Truls Vaa (cf. p. 230-238).

Ce cas distinct se retrouve chez PF7. Il faut tout d'abord mentionner que les vitesses usuelles que ce participant a identifiées ne sont pas très élevées, bien qu'elles se situent pour la plupart dans les franges supérieures des figures 3 à 6, et que ce participant a justement la prétention d'adopter une vitesse "*toujours un peu plus vite*" que celle des autres. Les vitesses qu'il pratique pourraient cependant être bien plus élevées encore, n'eussent été les contraintes que lui imposent généralement le trafic et le contrôle policier. D'ailleurs, lorsque l'occasion se présente¹⁸⁶, sa règle d'action consisterait, selon ses dires, à y aller "*au fond Léon*", ce qui peut se traduire par une vitesse de circulation de 150 km/h sur autoroutes (interurbaines *et* urbaines) ou de 100 km/h sur le Boulevard Laurier à Québec (!). PF7 est donc, comme il le relevait lui-même, un "*rouleux*", un homme qui aime conduire vite.

Il semble assez sûr que l'attrait de PF7 pour la vitesse résulte en partie du plaisir, des sensations agréables que lui procure la conduite que l'on pourrait qualifier de sportive :

"(*Vous n'avez pas envie de conduire plus vite...*) Ah oui, oui, oui !!! Ah oui, oui des fois. Ah oui, oui !!! Oui, oui. Souvent, je suis obligé de relâcher. De dire oupelaye, attend un peu là. J'aime ça. Si les routes sont, une route est sinueuse, quelque chose comme ça là. J'aime ça. La sensation de maîtriser. Tenir là puis. Arriver dans une courbe là puis." (PF7)

Mais cet attrait provient également d'un autre facteur, qui est lui relié à la dimension du confort cognitif. Contrairement aux autres interviewés en effet, PF7 ne soutenait pas qu'il lui est nécessaire de se sentir calme ou détendu lorsqu'il conduit, mais bien qu'il lui est nécessaire de se sentir attentif, réveillé. Et s'il cherche à conduire vite, c'est justement parce qu'il s'agit pour lui de la méthode à mettre en oeuvre pour se maintenir attentif et éveillé, pour s'assurer, ultimement, d'être au meilleur de ses compétences :

"Moi je trouve que la vitesse n'est pas assez vite. Moi je me dis, c'est pour ça qu'il y a tant d'accidents. Parce que quand tu roules, tu es attentif. Tu es réveillé, tu es attentif. Quand tu roules mollo, bien c'est ça. Tu es mollo, tu t'endors. D'un coup Hi ! Il t'arrive de quoi, il est trop tard, bang c'est fini. Quand tu roules, tu es attentif." (PF7)

¹⁸⁶ Par exemple la nuit, lorsqu'il n'y a aucun trafic, ou lorsqu'un conducteur passe à haute vitesse sur autoroute et qu'il peut suivre ce "*moineau en avant*" sans trop redouter de recevoir une contravention.

“(Puis l’hiver, il faut vraiment que les conditions soient très mauvaises pour que ça vous ralentisse.) Oui parce que pour moi encore là je me dis, je roule, je suis attentif, ça glisse, je vais le sentir, je vais le ramener. Je ne me ferai pas surprendre pour mettre les brakes là. [Sinon] c’est fini. Dans le clos.” (PF7)

“Si je ne roule pas, c’est parce que je suis malade ! Tsé je dors. Là je m’en rends compte. Hein !? Voyons, ce que je fais là ? Envoye ! Justement parce que là je me dis ah, je ne suis pas attentif parce que tu placotes ou bien. Même en auto, je m’en vais des fois, on est 4-5 à bord là. Je ne placote pas. Je vais jaser un peu, mais je veux dire blablalbla, non. On jaspera quand on sera rendu.” (PF7)

En conduisant au minimum à une vitesse légèrement supérieure à celle du trafic environnant, en prenant les devants sur le trafic, PF7 ne cherche pas à prendre des risques, mais bien au contraire à se donner les moyens de contrôler ces risques :

“Je suis en avant, puis c’est là que je suis attentif à ce que je fais. Si tu suis le train, première nouvelle que tu sais, il t’a mis les brakes dans la face puis tu l’as pas vu. Puis là tu es pogné toi aussi. (...) Si tu es en avant, tu roules, tu es attentif, tu t’en vas. Tu roules mollo, bien tu es mollo puis à un moment donné Bang ! Il arrive de quoi. Bien je me dis c’est ça : tu étais mollo, tu dormais.” (PF7)

PF7 pourrait donc être ce que Winnie Dunn (2000, 2001) appelle un “*sensory seeker*”, c’est-à-dire une personne qui a besoin d’une assez forte dose de stimulations sensorielles pour réagir, dont le seuil de réactivité neurologique (le *threshold*), en d’autres termes, est relativement élevé et qui répond activement à cet état de fait en se comportant de manière à accroître la quantité d’expériences sensorielles, de manière à augmenter ses chances d’atteindre le seuil de réactivité¹⁸⁷. Que cette hypothèse s’avère fondée ou non,

¹⁸⁷ Les travaux de Winnie Dunn, basés sur l’examen des seuils de réactivité neurologique et sur les stratégies d’auto-régulation qu’adoptent les personnes (passive – laisser les choses venir d’elles-mêmes – ou au contraire active), lui ont permis d’identifier quatre axes généraux de traitement sensoriel : le *low registration* (réactivité élevée / réponse passive), le *sensory seeking* (réactivité élevée / réponse active), le *sensory sensitivity* (réactivité basse / réponse passive) et le *sensory avoiding* (réactivité basse / réponse active). Mais ce qui m’apparaît le plus intéressant chez Dunn – comme elle le précise dans son article paru en 2000 – c’est qu’elle ne s’est pas tellement attaquée à l’examen de ces questions en vue de procéder à la catégorisation des individus, qu’en vue d’explorer des aspects du fonctionnement du système nerveux lui apparaissant susceptibles d’orienter la formation de l’habitude.

deux principales conclusions peuvent néanmoins être dégagées des propos de ce participant :

Premièrement, le cas de PF7 donne assez clairement à entendre que les états physiques qui permettent d'accéder au confort cognitif – que les états d'arrière-plan cibles, en d'autres termes – ne sont vraisemblablement pas identiques d'une personne à l'autre. Un niveau d'activation cérébrale approprié pour l'un pourrait fort probablement être source d'inconfort physique pour l'autre parce que ressenti comme étant trop élevé (ou à l'inverse trop bas), une charge cognitive adéquate pour l'un pourrait ne pas du tout convenir à un autre, etc. Il y a en fait tout lieu de croire que les paramètres qui caractérisent les différents états de confort cognitif de mes interviewés sont en réalité bien plus nuancés que je ne l'ai laissé entendre et que d'autres cas particuliers pourraient potentiellement surgir si cette question était réexaminée avec chacun d'entre eux.

Deuxièmement, le cas de PF7 suggère assez fortement que des déterminants de nature physiologique, que les « préférences cognitives » qui définissent la nature de l'état d'arrière-plan cible, peuvent contribuer à la délimitation des vitesses de confort¹⁸⁸. Bien entendu, ces déterminants ne peuvent tout expliquer à eux seuls. Il ne fait cependant pas de doute que les vitesses dans lesquelles PF7 se sent bien – que sa conduite “*toujours un peu plus vite*” que les autres – ne sont pas étrangères au besoin qu'il éprouve lorsqu'il prend le volant de se sentir attentif, réveillé. Mais il ne me semble pas non plus interdit de penser que les « préférences cognitives » qui orientent l'individu vers la recherche du calme, de la détente, auraient elles pour corollaire l'adoption de vitesses « moyennes », c'est-à-dire assez près de celles que pratiquent les autres, tel que cela se présente d'ailleurs chez la majorité de mes interviewés¹⁸⁹.

¹⁸⁸ C'est d'ailleurs un peu l'idée que proposait Fuller dans son modèle d'ITC (cf. p.222-224) lorsqu'il mentionnait que la détermination du niveau de difficulté recherché par le conducteur – et par là, sa vitesse – peut (entre autres) être fonction d'un “*preferred level of arousal*” (2005a; p. 466).

¹⁸⁹ Il ne s'agit évidemment pas d'une règle absolue puisque certains parviennent à atteindre l'état de détente qu'ils disent souhaiter en adoptant une ou des vitesse(s) supérieure(s) à la moyenne.

8.1.2.2 Le confort psychique

La dimension du confort psychique recèle, elle aussi, plus d'une composante. L'aspect le plus fondamental aux yeux de mes interviewés, celui qui s'impose à eux au premier chef, réside cependant dans leur désir de pratiquer des vitesses qui leur permettent de se sentir en sécurité, de sentir qu'ils contrôlent parfaitement la situation de conduite. En fait, comme le mentionnait l'une des jeunes femmes, la vitesse adoptée est ultimement *“toujours fonction de si je me sens en sécurité ou pas”* (EF8). Il faut toutefois prendre garde à ne pas confondre les deux idées distinctes que véhicule l'expression « se sentir en sécurité ».

Une partie des commentaires de mes interviewés renvoient en effet plus spécifiquement au sentiment d'insécurité, au *feeling* du risque que perçoit occasionnellement le conducteur et qui lui indique qu'il ne maîtrise plus aussi bien la situation :

“C'est pas le fait qu'ils te disent que tu as des bons pneus d'hiver qui va faire que tu vas rouler plus vite. Moi il faut que je me sente en sécurité avec ma voiture. Fait que si je sens qu'elle fait ça, qu'elle fait ça [fait signe que la voiture a tendance à déraper], vous pouvez être sûre que je vais ralentir.” (MF4)

Ces sentiments d'insécurité ponctuels jouent un rôle non négligeable dans l'estimation de la « bonne » vitesse de circulation, dans la dynamique de la conduite au *feeling*, puisqu'ils signalent justement à l'individu que sa vitesse n'est plus adaptée aux circonstances et qu'il se doit d'y apporter un ajustement s'il veut retrouver son état de confort, s'il veut à nouveau se sentir en sécurité (je reviendrai sur cette question dans une section ultérieure).

Le *feeling* du risque parfois ressenti peut aussi contribuer, de manière un peu plus diffuse, à fixer le seuil maximal des vitesses à atteindre, tel que l'illustrent les propos de l'un des jeunes hommes interviewés :

“Des fois tu t'en rends pas compte que tu vas à 135. Ça monte à 140, ça monte à 145. Puis là quand je vois que ça monte encore, 150, je dis ah, oup. On slack un peu. Je suis en train d'aller trop vite. Fait que je reviens à 130. (*Puis le point où justement tu dis oups là, ok on relaxe...*) Oui, c'est 150. 150-155 ça commence à

aller vite un peu. (*Ok. Puis encore là, c'est-tu pour la même raison ? C'est que tu te dis là peut-être que...*) Je commence à avoir moins le contrôle. Je sens. Je sens juste que j'ai moins le contrôle. D'un coup qu'il arriverait de quoi." (EF3)

Il n'est cependant pas toujours nécessaire d'avoir expérimenté cette sensation, d'avoir eu l'impression qu'à la vitesse X on "*commence à avoir moins le contrôle*". Pour bon nombre de mes interviewés en fait, il y a – par principe uniquement – une frontière à ne pas franchir, "*une limite en haut que je ne dépasserai pas*" (EF6), bref une vitesse qu'ils ne souhaitent jamais atteindre puisqu'ils y estiment que leur sécurité – et celle d'autrui – pourrait être mise en péril :

"Je pourrais aller à 140 [sur autoroute] mais on dirait que, je sais pas, j'ai comme un blocage là. (...) J'hais ça aller lentement. J'hais ça suivre quelqu'un. Ce qui fait que. Mais pas au point de prendre des risques inutiles, comme 140, comme je te disais, je pense pas que je montrais jusque là." (EF1)

"Ça me fera pas triper d'aller à 90-100 dans une route de ville. Je vais me trouver complètement malade là. Il peut y avoir n'importe qui, un piéton, un enfant. Ça pas de bon sens. Quoi qu'il y en a qui diraient qu'à 80 ça pas de bon sens non plus mais bon." (S12)

"Je serais quand même pas capable de dépasser une certaine limite parce qu'à un moment donné ça me fait peur. (...) Peut-être que je me fais pas tout à fait assez confiance. Que je me dis que moi, j'aurais pas le contrôle pour rouler 130 sur la 132, si il arrivait quelque chose là. Et puis juste de me dire : Ah je roule à cette vitesse là ! Je fais un faux mouvement qui me. Je réussis à me faire peur." (MF5)

Ces exemples préfigurent de la seconde idée que véhicule l'expression « se sentir en sécurité » et qui se rapporte quant à elle – non pas aux *feelings* du risque qui sont occasionnellement ressentis – mais bien à une expérience de nature essentiellement « intellectuelle », au confort permanent que procure le fait de penser que la vitesse que l'on adopte usuellement rencontre les normes de la conduite sécuritaire. Autrement dit, si mes interviewés apprécient circuler aux vitesses qu'ils leur sont coutumières, s'ils s'y sentent psychologiquement bien, c'est parce qu'ils estiment que ces vitesses – compte tenu de leur compétence, et de la voiture qu'ils conduisent – peuvent être considérées comme des gages assez sûrs de sécurité.

Sortir du cadre des vitesses qu'ils jugent sécuritaires n'apparaît pas chose souhaitable pour ces interviewés puisque, comme le soulignait MF5, "*j'aurais peur*", "*je ne me sentirais pas correcte de rouler plus vite*". Mais ce n'est pas que l'augmentation des vitesses pratiquées qui serait susceptible de bouleverser leur confort psychique :

"(Pour toi il ne faut pas rouler trop lentement comme tu disais...) Je suis persuadée qu'il faut suivre la limite. Si c'est 50 bien ok [si tu circules à 50]. Je sais que ça fait niaisieux parce que là je dis 40 c'est pas correct, puis 60 ça peut l'être là mais. Parce que justement, c'est rare que le monde ils vont suivre en bas de la limite. Puis justement quand ce monde là roule en bas de la limite, bien c'est là qu'il y a du dépassement plus, puis. C'est justement dans des situations de même que les accidents arrivent je trouve." (E1F2)

Parce qu'ils croient que "*tu peux être dangereux en allant pas assez vite*" (PF8), ou que "*rouler moins vite [que le trafic] peut causer des accidents autant que rouler trop vite*" (MF1), il y a aussi un seuil en deçà duquel ces conducteurs ne se sentiraient plus en sécurité. Leur confort psychique, leur sentiment de sécurité se trouve dans le fait que les vitesses qu'ils adoptent ne leur apparaissent ni trop rapides, mais aussi ni trop lentes pour constituer un risque.

La sécurité n'est cependant pas le seul aspect qui participe à l'état de confort psychique. Si ces participants se sentent bien en adoptant certaines vitesses de circulation, c'est également, du moins chez certains, parce qu'ils n'y ont pas à se préoccuper du contrôle policier, mais aussi, pour reprendre des aspects déjà abordés chez les conducteurs novices (cf. p. 292-293), parce qu'ils n'y ont pas "*peur de tomber dans le nuisible à la circulation*" (M10), qu'ils n'y craignent pas "*d'être énervante pour les autres*" (MF3), et parce que ces vitesses n'entachent pas leur estime de soi, qu'elles correspondent à l'image de bon conducteur qu'ils souhaitent projeter :

"J'aime les respecter [les limites en ville]. Mais c'est sûr que je ne fais pas 50 la moumoune, comme ils apprennent à conduire. Je vais faire un peu plus." (MF6)

"[Je conduis] pépère tsé. Mais pas pépère dans le sens que je conduis comme un, quelqu'un qui. Comment je te dirais donc ? Qui est trop lent là." (PF8)

"Je dépasse un peu la limite mais pas de façon exagérée. (...) Pas en fou." (PF5)

En somme, ces conducteurs se sentent psychologiquement bien parce que leurs vitesses leur permettent de penser que *“je roule vite mais quand même prudemment”* (PF1) ou, à l'inverse, que *“je suis prudente mais je roule bien là. Tsé je ne suis pas têtue au volant”* (MF6). Il faut toutefois préciser que ces dernières composantes du confort psychique (c'est-à-dire en excluant tout ce qui a trait au sentiment de sécurité) ne sont pas apparues d'égale importance pour l'ensemble des participants. En fait, elles ne se sont même pas avérées présentes chez tous les interviewés.

À première vue, l'absence ou la faible importance de l'une ou l'autre de ces composantes semble à même d'expliquer bon nombre des vitesses pratiquées. Il est tout à fait manifeste par exemple que l'évitement du contrôle policier ne fait pas partie des facteurs qui sont nécessaires pour que le conducteur globalement le plus rapide de mon échantillon, PF4, se sente psychologiquement bien. La menace du contrôle n'a d'ailleurs jamais été évoquée dans son récit comme facteur explicatif des vitesses qu'il adopte, et ce, malgré les multiples contraventions qu'il a reçues pour excès de vitesse dans le passé¹⁹⁰. Par ailleurs, P11 – un conducteur relativement lent sur routes secondaires et autoroutes interurbaines – ne semble pas trop se soucier de l'opinion des autres conducteurs, ne semble pas trop craindre de constituer une nuisance à la bonne circulation d'autrui ou de s'afficher comme quelqu'un qui circule trop lentement :

“Aujourd'hui aussi peut-être que je prête moins attention à ce que les autres pourraient penser de ma façon de conduire. Je pense que quand on commence. Je me souviens, des fois je roulais justement sur des routes provinciales. Puis là tu te dis, coudons, l'autre derrière il doit bien trouver que je roule lentement. Puis je vais aller plus vite, puis. Alors qu'aujourd'hui je dis une limite de 90, je roule à 90. Si il veut me coller aux fesses, qu'il me colle aux fesses. Je m'en fous.” (P11)

On pourrait donc faire l'hypothèse que c'est parce que ces considérations sont absentes (ou quasi absentes) des conditions dont ils ont besoin pour se sentir psychologiquement bien

¹⁹⁰ *“Non je ne le sais pas le nombre de contraventions. Il y en a des dizaines et des dizaines. Toutes pour la vitesse. Je sais juste une chose, c'est que ça fait deux renouvellements de permis de conduire que je paye le même prix que toutes les autres. (...) Ça veut dire que j'ai eu 23 ans [sur 27] de tickets !”* (PF4)

que ces deux conducteurs ont pu intégrer des vitesses de confort sensiblement distinctes de celles observées chez les autres interviewés¹⁹¹. Ce serait cependant là s'en tenir à une explication quelque peu simpliste puisque quantité d'éléments semblent en réalité concourir à la délimitation des vitesses de confort (dont certains déjà exposés, tels que les « préférences cognitives »). La prochaine section a d'ailleurs pour objet de présenter les facteurs qui se sont les plus démarqués dans mes entretiens.

8.2 Les facteurs contribuant à la délimitation des vitesses de confort

À strictement parler, les vitesses de confort peuvent être relativement diversifiées puisqu'elles demeurent étroitement liées aux conditions rencontrées (configuration et état de la route, météo, etc). Mes entretiens m'ont toutefois permis d'identifier quelques facteurs plus stables, et qui participent à la délimitation des *classes* particulières de vitesse dans lesquelles le conducteur trouvera son état de confort.

8.2.1 La confiance en ses capacités

Tous les jeunes conducteurs interviewés ont mentionné que lorsqu'ils suivaient leur cours de conduite, ils n'avaient d'autre choix que de jouer le rôle de l'apprenti conducteur en respectant les limites de vitesse à la lettre. Une fois l'étape du cours de conduite franchie cependant, il n'était plus vraiment question pour eux de suivre scrupuleusement ces limites puisque de toute façon rares sont ceux qui le font dans la « vraie vie ». Ils atteignaient en fait le stade de leur apprentissage où ils devaient voir à construire les bases de ce qui constituerait ultimement leurs vitesses personnelles de conduite, celles dans lesquelles ils allaient apprendre à se sentir bien. Mais cela ne se fait pas du jour au lendemain. J'ai déjà signalé que même les conducteurs très peu expérimentés disaient adopter les vitesses dans lesquelles ils se sentent à l'aise. Cela ne

¹⁹¹ Il est d'ailleurs à remarquer que la combinaison des différents aspects du confort psychique semble tout droit mener à l'intégration de vitesses de confort « moyennes », c'est-à-dire de vitesses qui ne semblent ni beaucoup plus basses, ni beaucoup plus élevées que celles que pratiquent la majorité des conducteurs.

signifie pas cependant que leur état d'habitude est fixé une fois pour toutes et que leurs pratiques en matière de vitesse ne sont pas appelées à changer. En fait, les vitesses qu'ils adoptent sont celles qui leur procurent le *best feeling*, c'est-à-dire la meilleure sensation possible compte tenu, notamment, de leur niveau d'expertise. Le conducteur débutant peut en effet difficilement se trouver dans un état de plein confort, et particulièrement dans un état où il se sent totalement en sécurité, sans avoir au préalable gagné la confiance en soi que peut lui procurer la prise d'expérience :

“Au début, début là, je me trouvais, je ne me sentais pas bonne au volant, pour conduire, puis tout ça. Puis j'étais plus stressée un peu. Maintenant, je ne suis pas stressée.” (EF1)

Mais cette dernière précision qu'apporte EF1 laisse justement entendre que le *best feeling* n'est pas un état statique, qu'il est susceptible de se redéfinir avec l'accroissement de la confiance en ses capacités (et, par là, du sentiment de sécurité). Du même coup, les vitesses de confort des conducteurs novices, souvent assez près des limites légales dans les tout premiers stades de la conduite, peuvent elles aussi faire l'objet d'une redéfinition :

“À mesure que tu deviens à l'aise, c'est comme, tsé tu respectes un petit peu moins les règles. Pour comme venir à ta conduite. (...) Mais ça, ça vient toute un peu de l'habitude. Une fois que tu as été capable de savoir ce que tu fais au volant. Tsé au début, c'est comme plus prudent, puis là ça l'est de moins en moins jusqu'à temps que ça atteigne comme un niveau là. Une fois que tu es comme capable de conduire comme il faut. Tu sais ce que tu fais.” (EF6)

La confiance en ses capacités, qui se construit en conjonction avec le développement du savoir-faire¹⁹², est donc un élément clé des vitesses pratiquées. Ce n'est qu'en devenant plus sûrs d'eux, plus rassurés quant à leur capacité à gérer et à contrôler adéquatement la tâche que les conducteurs novices peuvent véritablement délaissier ce que l'on pourrait qualifier de « vitesses du débutant » pour en venir à établir « leur conduite », à adopter

¹⁹² La confiance en ses capacités n'est évidemment pas une notion entièrement objective, en parfaite concordance avec le niveau d'expertise réel du conducteur. Il n'en demeure pas moins cependant que le développement du savoir-faire s'accompagne généralement d'un accroissement du sentiment de confiance.

des vitesses qui s'approchent davantage de celles qu'ils souhaitent pratiquer dans leur carrière de conducteur ou, pour reprendre les termes de EF4, "*à adapter ma vitesse à ce que je considère comme acceptable, comme une bonne vitesse*". Cela ne signifie pas cependant que la vitesse de confort résulte dès lors essentiellement de l'intention comportementale, tel que l'illustre par exemple le cas de EF4.

C'est sur la base du sentiment de confiance, en postulant qu'avec la prise d'expérience elle va se sentir plus sécurisée, que EF4 présume que "*le temps va me faire augmenter un petit peu ma vitesse*". Bien qu'elle n'ait pas une idée très arrêtée quant aux vitesses qu'elle pourra alors adopter, il lui a été tout de même possible d'avancer que son seuil maximal sur autoroute interurbaine sera probablement de l'ordre de 130 km/h *parce qu'elle a déjà expérimenté cette vitesse* – par inadvertance, elle s'était laissée distraire et n'avait pas suffisamment surveillé son tachymètre – *et qu'elle avait constaté qu'elle peut s'y sentir bien* :

"(As-tu idée ça pourrait être quoi ta limite ? Parce que tu dis 160, comme ton père, là c'est trop.) Bien la fois que j'ai roulé 130. Je dirais pas par principe, parce que je le sais que pour moi 130 c'est trop vite. Mais je me sentais bien à 130 là. Il n'y avait pas d'auto, il faisait beau, il y avait de la musique, je parlais avec mon amie. Toute était beau. Fait que moi je me. Tsé je me sentais bien à 130 là. Donc je crois qu'avec plus d'expérience, si la même situation se reproduisait. Je ne dis pas que je roulerais à 130 en tout temps. Mais si la même situation se reproduisait là, personne en avant de moi, il fait beau. Probablement que je serais plus à l'aise, à rouler 130. Mais plus que ça je trouve. Par principe moi je trouve que ça trop vite là." (EF4)

C'est donc l'expérimentation, la mise à l'épreuve du confort ressenti sur le terrain qui, ultimement, détermine si une intention peut être réellement applicable. Mais ce qu'il faut surtout souligner ici, c'est que le degré de confort ressenti sur le terrain sera justement tributaire – pour une bonne part du moins – du sentiment de confiance qui aura pu s'installer. Pour l'heure, EF4 ne vit pas très bien avec l'idée de circuler à 130 km/h sur autoroute, ne serait-ce qu'occasionnellement. Lorsqu'elle aura pris confiance en elle, que son confort psychique se sera accru, que son sentiment de sécurité se sera raffermi, peut-être constatera-t-elle qu'il lui est finalement encore plus facile que prévu de se sentir bien à cette vitesse.

En somme, l'accroissement du sentiment de confiance consécutif à la prise d'expérience se traduirait, en règle générale, par une hausse des vitesses de confort, hausse qui par ailleurs pourrait parfois même se produire à l'insu du conducteur novice :

“C'est vrai qu'au début, les limites je les respectais à la lettre. Une limite de 50, c'était 50 puis. C'est sûr que plus ça va. C'est sûr que là j'ai augmenté un peu. (...) *(Puis te souviens-tu à quel moment ça changé ? Ça-tu changé de façon radicale, là j'ai passé mon permis, pouf, ou alors c'est graduellement que ça c'est fait ?)* Je pense que c'est graduellement parce que je ne m'en suis pas rendue compte. (...) C'est vrai que là je me rends compte que tsé, mes limites je les. Mais ça pas été un moment ou un autre. C'est comme plus là que je réalise que oui, c'est vrai que j'ai accéléré.” (E1F5)

Mais il importe également de préciser que ce facteur n'a pas été relevé que chez les jeunes conducteurs :

“Je dirais que de 20 à 40 ans, j'ai augmenté ma vitesse. Ça c'est un fait. C'est vraiment de l'expérience hein qui fait que on se sent plus sécuritaire ou plus en. Parce que ma vitesse a augmenté. Puis je me sens plus sûre de moi.” (MF4)

Il ne faudrait toutefois pas en conclure que tous les conducteurs « adultes » de mon échantillon se sentent, comme MF4, assez sûrs d'eux. Il est plus que manifeste par exemple que chez l'une des mères interviewées, MF5, le sentiment de confiance ne parvient pas à s'installer :

“J'aurais voulu être plus, aimé mieux ça. Me sentir meilleure. Je ne me sens pas meilleure. J'aime pas plus ça. (...) Tsé j'ai tout le temps cette espèce de [crainte]. J'aimerais ça là, prendre la voiture sans penser que je prends la voiture. Puis [que] ça se fait tout seul comme.” (MF5)

Bien qu'elle possède son permis de conduire depuis 27 ans, cette mère n'arrive toujours pas à se sentir vraiment à l'aise lorsqu'elle prend le volant. Comme le conducteur débutant, elle n'atteint certainement pas un état de plein confort mais conduit sans doute plutôt en fonction d'un *best feeling*. Et comme le conducteur débutant, les vitesses qui lui procurent cette meilleure sensation possible se trouvent dans les strates basses, près des limitations de vitesse officielles (50-55 km/h en agglomération, 90-100 km/h sur les routes secondaires, 100 à 110 km/h au gros maximum sur les autoroutes interurbaines).

8.2.2 *L'assemblage corps-voiture*

Tous les véhicules ne sont pas dotés des mêmes caractéristiques. La tenue de route, la qualité de la suspension, la résistance aux vents latéraux, la puissance du moteur, sont des aspects dont le conducteur ne peut faire fi et qui orientent inévitablement les vitesses qu'il pratique :

“Là j’ai une Suzuki Swift. Non c’est à ma mère en fait. Puis quand le chiffre maximal est 140 bien. De toute façon, tu ne veux pas faire sauter le moteur, tu ne vas pas à 140. Là je vais avoir une Festiva ça fait que je ne dépasserai pas 120-130.” (E9)

“C’est pas dur d’aller vite, dans le fond. Mais la petite Toyota de ma fille celle-là elle ne tient pas la route. C’est-à-dire que, elle vole au vent. Fait que tu n’as vraiment pas envie d’aller vite là. C’est pas long que c’est plate. Tandis que la Volks elle, elle tenait bien la route. (...) Fait que, oui, oui. Ça m’arrive d’aller à plus que 120. Ça m’est arrivé souvent.” (MF3)

En fait, les vitesses qui sont incorporées, dans lesquelles le conducteur se sent bien, sont indissociables des capacités ou des limites du véhicule conduit. Nulle question pour certains de mes participants de circuler plus rapidement avec leur véhicule parce qu’ils savent que sa maniabilité est limitée “*mettons quand tu pognes une courbe et tout ça*” (EF8), parce que “*faire trop de haute vitesse pourrait peut-être l’endommager*” (E2F5), ou plus simplement parce que “*ma voiture à moi c’est pas agréable de rouler vite, elle fait trop de bruit*” (E2F5). Mais leur réticence s’explique encore plus fondamentalement du fait que tous les véhicules ne font pas pareillement « sentir la vitesse ». La perception de la vitesse de sécurité n’est en effet pas totalement indépendante du véhicule conduit. Comme le mentionnait l’un des pères, il y a des voitures où “*tu t’en vas à 140, puis c’est comme si tu t’en irais à 100 dans une autre*”, des voitures “*que tu te sens plus en sécurité*” (PF2). L’expression « sentir la vitesse » ne renvoie donc pas qu’à la capacité de l’individu à estimer la vitesse atteinte ou à celle d’apprécier la vitesse adaptée à l’environnement routier. « Sentir la vitesse » c’est aussi sentir le seuil de vitesse adapté à un assemblage corps-voiture particulier. Si certains comme PF4 et PF7 conduisent des véhicules dans lesquels ils semblent pouvoir se sentir en contrôle en circulant à 150 ou même à 180 km/h, d’autres conduisent des voitures où, pour reprendre les termes de

l'une des jeunes femmes, *“rendu à 120 tsé, tu commences à sentir que c'est correct pour elle”* (EF8).

Les vibrations de la voiture peuvent notamment faire partie de ce qui indique que « c'est correct pour elle ». J'ai déjà signalé en effet qu'environ le tiers des participants¹⁹³ ont mentionné que s'ils s'en tiennent à une vitesse particulière sur autoroute, c'est parce qu'en l'excédant ils sentent que leur véhicule « shake », qu'il « brasse » ou qu'il « vibre » un peu plus :

“Je ne monte pas. Non. Je ne me suis pas vu monter à 140. Peut-être que c'est arrivé. Peut-être dans le temps là, mais non, je sens dans. En tout cas, peut-être ma voiture ne me le permet pas mais je me sens facilement dans une voiture là. (*Et tu sens que...Bien tu sens que tu vas plus vite mais...*) Oui. Disons qu'elle shake un peu plus fait que je ne suis pas à l'aise avec ça, un type de conduite comme ça. J'aime mieux modérer.” (M10)

Comme le laisse préfigurer l'extrait ci-haut, sentir le seuil de vitesse adapté à l'assemblage corps-voiture ne consiste pas nécessairement à ressentir très concrètement que l'on a atteint les capacités maximales du véhicule, que l'on a atteint le seuil où il serait objectivement possible d'en perdre la maîtrise. Ce peut-être plus simplement de sentir l'apparition ou l'accentuation d'une vibration, d'un son, d'un mouvement dans la colonne de direction, bref d'une source d'inconfort physique qui indique que l'on conduit trop vite, que l'on est sorti de la zone dans laquelle on peut se sentir bien – physiquement mais aussi psychiquement – avec ce véhicule. Et à cet égard, tous les véhicules ne sont pas égaux puisque ce type de sources d'inconfort pourra, par exemple, se manifester dans un véhicule donné dès le seuil des 100 km/h franchi alors qu'un autre véhicule pourra se révéler tout à fait « silencieux » même en ayant passé le cap des 130 km/h.

¹⁹³ En incluant les conducteurs novices.

La plus ou moins grande « aptitude » des véhicules à faire « sentir la vitesse » peut par ailleurs avoir un impact non seulement sur la délimitation de la vitesse de confort, mais aussi sur son étendue, tel qu'en témoigne l'un des pères interviewés :

“Le Pathfinder que j'avais, c'était pas fort comme moteur. Tu t'en vas là-dedans, tu mets ça à 120. 120 à peu près puis c'est juste bien là tsé. C'est confortable. C'est pas un char que tu serais porté à aller plus vite. Quand j'ai eu le Murano, bien lui le moteur est plus fort. Puis tu t'en vas à 120-130. Tu ne réalises pas que. À un moment donné, c'est assez pour faire un petite pointe des fois.” (PF1)

Le type de véhicule conduit pourrait donc également expliquer pourquoi certains semblent assez bien tolérer une certaine variation dans les vitesses qu'ils pratiquent sur autoroute alors que d'autres préfèrent y adopter une vitesse beaucoup plus stable. De fait, PF1 est justement celui qui mentionnait que sa vitesse usuelle sur autoroute se situe ordinairement entre 120 et 140 km/h (cf. p. 277). M10 (cf. page précédente), à l'inverse, affirmait s'y maintenir à une vitesse relativement constante de 120 km/h qu'elle ne dépasserait que très rarement parce que, précise-t-elle, “*sans ça je le sens*”.

Évidemment, il y a lieu de supposer que tout ne provient pas uniquement du véhicule. On peut notamment faire l'hypothèse, comme le suggère l'extrait de M10, que certaines personnes ont effectivement la capacité de « se sentir facilement dans une voiture », que d'un conducteur à l'autre la sensibilité à la vitesse et aux variations de vitesse n'est pas la même. Peut-être un conducteur pourrait-il percevoir une vibration à 120 km/h qu'un autre conducteur, dans le même véhicule et les mêmes conditions, ne détecterait absolument pas. Peut-être aussi certains conducteurs tolèrent-ils moins les variations de sons, de mouvements, etc. Ces hypothèses m'apparaissent plausibles, mais je ne peux évidemment les vérifier d'aucune manière. Ce qui ne fait pas de doute dans l'analyse de mon corpus toutefois, c'est que la vitesse de confort n'est pas le fait d'un conducteur isolé, mais bien celui d'un assemblage corps-voiture particulier.

Il faut de surcroît considérer que l'influence du véhicule conduit ne se trouve pas que dans ses caractéristiques mécaniques (puissance du moteur, tenue de route, etc.) puisque des sensations de confort ou d'inconfort peuvent aussi émaner de ses caractéristiques volumétriques (ex.: empattement, hauteur). L'incorporation du véhicule contribue en

effet à structurer le rapport à l'espace de l'individu. Les conducteurs apprennent ainsi à se sentir bien dans un type d'habitacle donné, à être « enveloppés » et positionnés sur la route d'une manière bien particulière. L'une des mères racontait d'ailleurs les difficultés qu'elle avait eues à s'acclimater à certains de leurs véhicules :

“Souvent quand on changeait de véhicule, on changeait de grosseur et j'aimais pas ça. Alors ça me prenait bien du temps à m'habituer à la voiture. (...) Je peux peut-être paraître un peu nounoune mais c'est comme ça. Il faut que je sois à l'aise dans la voiture. (...) C'est comme une année qu'on avait acheté un quatre par quatre là. Un Pathfinder. Ah que je trouvais ça gros. Même, je sentais tellement que je me disais, hi ! Si il faut que je tombe dans le fossé. Me semble c'est haut, c'est trop, c'est. (...) On a une camionnette, Windstar, je la conduis mais je ne suis pas tellement à l'aise là-dedans. On a une Mercedes. La seule fois que je l'ai conduit, je l'ai pris en avant pour l'amener dans la cour. J'ai jamais conduit ça. C'est trop gros. C'est trop.” (MF4)

MF4 ayant dans le passé surtout conduit des véhicules plus bas et plus petits (elle a par exemple appris à conduire au volant d'une Honda Civic), son rapport à l'espace se trouve perturbé lorsqu'elle s'installe dans de plus « gros » véhicules de telle sorte qu'elle ne parvient que difficilement – voire pas du tout – à s'y sentir totalement à l'aise (elle a d'ailleurs fait l'acquisition d'un véhicule plus petit au cours des dernières années). D'autres participants ont cependant au contraire souligné qu'ils ont gagné en confort en acquérant ce type de « gros » véhicules, qu'ils s'y sont mieux sentis que dans leurs véhicules précédents notamment parce qu'en “*ayant la hauteur, au moins tu vois ce qu'il y a à voir*” (PF1). Le rapport à l'espace n'est donc pas nécessairement le même chez tous¹⁹⁴. Mais quel que soit le rapport privilégié, il s'avère manifeste qu'il peut lui aussi jouer sur le confort ressenti et, par là, sur les vitesses dans lesquelles le conducteur pourra se sentir bien :

“L'auto de mon père, elle est très, très grosse. Puis quand on regarde dans le miroir à droite, on ne voit pas très, très bien. (...) Avec ma Golf, je me sentais très, très en contrôle. Fait que là je peux aller plus vite. Mais avec l'auto à mon père, je ne me sens pas en contrôle. Fait que je vais moins vite.” (EF3)

¹⁹⁴ On peut en outre ici aussi faire l'hypothèse que certains individus parviennent plus aisément que d'autres à modifier ce rapport, à s'adapter complètement à un nouvel assemblage corps-voiture, bref qu'ils parviennent plus aisément que d'autres à reconstruire leur état d'habitude.

Par ailleurs, tout ne découle pas uniquement de ce qui est directement ressenti en circulant sur la route. Le confort psychique, le sentiment de sécurité est aussi lié à l'évaluation que le conducteur fait des capacités et de l'état mécanique de son véhicule, de la confiance qu'il lui accorde :

“[Je pourrais peut-être conduire un peu plus vite si] je saurais aussi que ma voiture est plus sécuritaire. Tsé une Mercedes ou je sais pas. Il me semble que ça doit bien aller vite là. Mais la mienne, non. Je sens que la mécanique n'est pas très sûre.” (E2F5)

“Avec cette auto là, j'ai plus confiance parce que je viens de l'acheter. Évidemment, je sais qu'elle est meilleure [que la précédente]. Donc ça fait que je vais plus vite à cause de ça.” (EF8)

Ces différentes considérations montrent bien que les états de confort – et les vitesses qui y sont appariées – se trouvent en étroite relation avec le véhicule conduit. Mais elles rappellent aussi que les états de confort ne sont pas immuables. L'individu adopte la vitesse dans laquelle il se sent bien avec son véhicule, mais cela n'exclut pas, par exemple, qu'il puisse se sentir mieux encore dans un autre assemblage corps-voiture, dans un assemblage qui, notamment, ne lui donne pas aussi facilement la sensation (désagréable) de conduire vite. Quatorze participants (huit jeunes (4F et 4H), deux mères, trois pères, et un participant complémentaire) ont d'ailleurs mentionné qu'un facteur qui pourrait potentiellement les inciter à conduire plus rapidement serait qu'ils acquièrent une voiture plus fiable et plus performante, ou, plus spécifiquement encore, une voiture qui fait moins sentir la vitesse :

“Si j'avais une autre auto, une auto qui fait moins sentir la vitesse. Là c'est sûr que mon auto n'est pas récente fait que je le sens quand je roule vite. Mais peut-être une auto, vraiment, de pas sentir. Peut-être que là j'aurais plus tendance à suivre les gens sur la 20 puis à tout le temps être à 110-115 comme la majorité des gens.” (E1F5)

C'est néanmoins ici aussi l'expérimentation, la mise à l'épreuve du confort ressenti sur le terrain qui, ultimement, s'avèrerait la plus déterminante. Comme l'ajoutait d'ailleurs E1F5 à son commentaire, “*encore là, c'est pas de quoi que j'ai essayé là. Fait que je ne peux pas affirmer que je ferais ça. Mais ça se peut*”.

8.2.3 *Les limitations de vitesse et le contrôle*

Si, sur certains types de route, quelques-uns de mes participants disaient pratiquer des vitesses qui dérogent plus ou moins substantiellement aux limitations de vitesse, il n'en demeure pas moins que dans l'ensemble, la très grande majorité des conducteurs interviewés s'accordaient pour dire qu'ils "*essaie[nt] de quand même suivre les limites de vitesse*" (PF6) ou pour dire qu'à strictement parler, ils les enfreignent mais "*jamais de façon exagérée*" (PF5).

Deux motifs contribuent à l'intention exprimée par bon nombre de mes participants de respecter, dans leurs grandes lignes, les limitations de vitesse : 1) assurer leur sécurité et celle d'autrui, et 2) se maintenir à l'abri du contrôle policier. Faire état de cette intention générale – ou de ses motifs sous-jacents – n'indique cependant pas comment les limitations de vitesse interviennent, précisément, dans la délimitation des vitesses de confort.

Comme je l'ai déjà mentionné, la possibilité de recevoir une contravention ou à tout le moins de se faire intercepter par la police s'est avérée très présente dans le discours des conducteurs novices alors que chez les autres participants, cette éventualité n'a souvent été évoquée qu'en regard de localisations particulières. Il ne faudrait toutefois pas en conclure que le contrôle n'aurait finalement qu'un impact très limité sur les vitesses des conducteurs plus « aguerris ».

Si l'on examine tout d'abord la question des autoroutes interurbaines, on peut constater que parmi les 28 participants ayant déjà eu l'occasion d'emprunter ce type de route, douze (quatre pères, deux mères, six jeunes peu expérimentés) ont explicitement mentionné que leur vitesse est assez fortement motivée par leur désir de ne pas recevoir de contraventions. Il est toutefois à noter que parmi ces douze interviewés, deux seulement ont argué que le contrôle policier est l'unique facteur qui fait en sorte qu'ils ne circulent pas plus rapidement : MF7 qui, selon ses dires, "*pourrai[t] facilement rouler à 130-135 normalement*" mais qui travaille néanmoins la plupart du temps à se

maintenir à une vitesse de 118 km/h “à cause des tickets”, et son conjoint, PF7, qui lui “étire un petit peu” la norme officieuse jusqu’à “118-120-125-130 km/h” mais qui le plus souvent s’en tient néanmoins à ces maximums parce que, mentionne-t-il, “on en a pogné des tickets [dans le passé] puis c’est ça qui nous a cassés”¹⁹⁵. Chez ces deux participants, la menace du contrôle est manifestement une préoccupation de premier plan. N’eût été de ce facteur, leur vitesse de confort sur autoroute interurbaine pourrait être passablement plus élevée (jusqu’à 150 km/h dans le cas de PF7). Ce n’est cependant pas le cas chez les dix autres interviewés. Pour eux en effet, qu’il n’y ait plus menace de contrôle ne changerait finalement pas grand-chose à la vitesse pratiquée puisque, ajoutaient-ils, le véhicule qu’ils conduisent ne se prête pas, de toute façon, à l’adoption de vitesses plus élevées (cinq mentions), puisque cela leur apparaîtrait dangereux (cinq mentions), ou puisque cela deviendrait à la longue trop harassant, trop fatiguant pour eux (deux mentions).

Chez les 16 autres participants, la menace du contrôle est manifestement une préoccupation d’arrière-plan – voire une question totalement absente de leurs préoccupations, comme c’est le cas pour PF4 – puisque l’argument qu’ils avançaient afin d’expliquer leur vitesse privilégiée sur autoroute interurbaine est à l’effet qu’ils adoptent, essentiellement, la vitesse dans laquelle ils se sentent bien (en contrôle, en sécurité, etc.) ou du moins, celle qui leur procure le meilleur confort possible. Mais est-ce à dire que le contrôle ne constitue qu’un facteur très négligeable dans l’explication de la vitesse de confort de ces participants ? Certainement pas, d’autant plus que la majorité d’entre eux (13 sur 16) affirmaient néanmoins circuler à une vitesse se situant sous la barre des 120 km/h. Il y a en fait tout lieu de croire, s’il l’on en juge par ce qui a été observé chez les conducteurs novices, qu’à l’origine l’une des importantes motivations chez ces treize conducteurs consistait bel et bien à adopter une vitesse qui leur permettait d’éviter le contrôle policier. Les efforts qu’ils ont pu déployer à se maintenir à une vitesse particulière, en deçà ou équivalente à la limitation de vitesse officieuse, leur

¹⁹⁵ Il est cependant à noter qu’au moment de l’entrevue, PF7 disait encore recevoir au moins une ou deux contravention(s) pour excès de vitesse par année.

auraient cependant permis, avec le temps, d'incorporer ce rythme de déplacement. Le respect de la limitation de vitesse aurait donc été relégué à l'arrière-plan de leurs préoccupations non pas parce qu'il ne s'agit plus pour eux d'une raison pertinente, mais bien parce qu'ils ont appris à se sentir bien (détendu(e)s, en sécurité, non dérangé(e)s par les vibrations ou le son de leur véhicule, etc.) à une vitesse se situant en deçà du seuil de contrôle¹⁹⁶. Chez ces treize conducteurs en somme – tout comme d'ailleurs chez la plupart de ceux qui ont fait état de l'influence du contrôle sur les vitesses qu'ils pratiquent –, la limitation de vitesse aurait donc fort probablement eu un impact non négligeable sur la délimitation de leur vitesse de confort¹⁹⁷. Les cas de EF3 (vitesse usuelle de 120 à 130 km/h) et de PF1 (vitesse usuelle entre 120 et 140 km/h) sont toutefois plus difficiles à saisir. Manifestement, le contrôle ne figure pas à l'avant-plan de leurs préoccupations puisqu'à leurs dires, la seule chose qui leur importe c'est de se sentir bien, de se sentir en contrôle. Leurs vitesses ne sont cependant pas aussi élevées que celles que pratique PF4. En fait, ce n'est que chez ce dernier qu'il est évident que la limitation de vitesse n'a pas du tout été un facteur déterminant si l'on en juge par son indifférence à l'égard du contrôle, mais aussi par l'écart considérable qui se présente entre la norme de sécurité officielle (100 km/h) et les vitesses qu'il peut, lui, considérer sécuritaires (140, 160 et même 180 km/h).

¹⁹⁶ On peut notamment faire l'hypothèse que, du moins dans certains cas, la sensibilité aux « informations » en provenance du véhicule est en bonne partie conditionnée par l'incorporation préalable de cette vitesse « libre de contrôle ». Ce ne serait ainsi pas un hasard si, par exemple, la Volkswagen Golf de MF4 commence à se comporter différemment justement au moment où elle franchi le seuil du 120 km/h.

¹⁹⁷ Une précision m'apparaît ici nécessaire. J'ai déjà mentionné que quelques participants recouraient systématiquement au régulateur de vitesse. L'usage du régulateur ne signifie cependant pas que ces participants pourraient, comme MF7 ou PF7, être tout à fait confortables à des vitesses plus élevées. S'ils utilisent ce dispositif, c'est notamment pour contrer l'endormissement des sens (l'habitude) ou la distraction (cf. p. 286). Le régulateur leur permet donc principalement de *se maintenir* à la vitesse où ils se sentent bien – et peut-être même doublement bien puisqu'ils n'ont justement plus à craindre de commettre une accélération ou un ralentissement involontaire.

Le rôle de la limitation de vitesse sur autoroute interurbaine ne se limite par ailleurs pas qu'à fixer, chez bon nombre de conducteurs, le seuil supérieur de la vitesse de confort. Elle contribue également à en délimiter le seuil inférieur. Comme le notait une jeune femme, *“on va tout le temps à ce qu'on peut aller. Sur l'autoroute on va à 118 parce qu'on sait qu'on peut aller à 118”* (EF8). Ce serait cependant réduire l'explication que de conclure que ce commentaire n'exprime que la fâcheuse tendance qu'auraient bien des conducteurs à toujours chercher à conduire le plus rapidement possible. La limitation de vitesse représente en effet pour plusieurs la vitesse conseillée, voire la vitesse exigée, comme en témoigne d'ailleurs très explicitement l'un des jeunes hommes interviewés :

“C'est sûr que si ils mettraient une pancarte « Limite maximum 120 » au lieu de 110, j'irais 10 kilomètres de plus. Si ils mettraient 140. Bien je ne pourrais pas aller à 150, ni 140 [compte tenu du véhicule qu'il conduit] mais en tout cas. J'irai tout le temps à la vitesse qu'ils demandent là. Ou si par exemple ils disent que. (...) Tsé ils tolèrent tout le temps 10 kilomètres de plus. (...) Si par exemple ça changerait pour 20 kilomètres de plus, j'irais 20 kilomètres heure de plus.” (E9)

Si plusieurs se sentent tenus d'adopter la vitesse maximale réputée permise, c'est notamment parce que cette indication préfigure de la vitesse qui sera adoptée par les autres conducteurs, qu'elle situe la vitesse moyenne du trafic : *“On sait que le trafic en moyenne il est à peu près, il est sensiblement la vitesse qui est marquée”* (PF7). Or, j'ai déjà souligné l'importance que revêtait pour une grande majorité des conducteurs interviewés le fait de ne pas conduire « trop lentement », de ne pas adopter une vitesse en trop grand décalage avec celle du trafic. Un obstacle à l'abaissement des vitesses pratiquées que j'ai pu observer chez quelques participants se trouvait d'ailleurs dans l'argument à l'effet que *“par rapport aux autres voitures autour de moi, si je ralentis davantage, bien là je vais être en dessous de la moyenne”* (E2F5). Sous un autre angle, certains se disaient défavorables à une hausse des limitations de vitesse parce que *“si on monte les limites de vitesse, de toute façon, le monde ils vont augmenter encore”* (S12) et qu'ils auraient alors craint d'avoir à augmenter leur vitesse de circulation. En d'autres termes, parce que les individus présument que la majorité des conducteurs iront *“tout le temps à la vitesse qu'ils demandent”* (E9), et que le désir de suivre le trafic – pour ne pas constituer une nuisance, ne pas se placer en situation d'insécurité, ne pas s'afficher comme un peureux – est une motivation importante pour plusieurs conducteurs, les

limitations de vitesse ont comme conséquence paradoxale de situer, à la fois, le seuil maximal des vitesses à adopter (la limitation officieuse) mais aussi leur seuil minimal (la limitation officielle).

Un indice particulièrement révélateur à l'effet que les limitations de vitesse officielles sont perçues comme indicatrices du seuil minimal à adopter apparaît dans les vitesses que les interviewés ont mentionné pratiquer dans les situations où ils ne se sentaient pas parfaitement à l'aise. Comme le soulignait EF4, la vitesse *“dépend pas mal de la sécurité que [le conducteur a] face à l'endroit”*. Ce sentiment de sécurité se construit, entre autres, avec la connaissance de la route empruntée de telle sorte que *“quand tu connais le chemin, tu vas rouler au max, si tu connais toutes les, qu'est-ce qu'il y a. Un chemin qui t'est inconnu tu vas rouler moins vite”* (MF1). Or, rouler moins vite – lorsque cela était traduit en terme de vitesse – signifiait souvent pour mes interviewés adopter la limitation de vitesse officielle : *“Si je connais la route de campagne, je vais aller jusqu'à 100. Mais jamais dépassé ça. Mais si je ne connais pas la route, je vais rouler 90”* (MF4). Plus généralement, le sentiment d'insécurité éprouvé à l'égard d'un type de route particulier – sentiment la plupart du temps observé chez ceux qui fréquentaient peu le type de route en question – se traduisait lui aussi par des commentaires à l'effet que dans ces circonstances, il y avait lieu d'adopter la limitation de vitesse officielle :

“Ça je ne suis pas capable d'aller vite sur des routes de campagne moi. Ça tourne, c'est étroit. Non. Je vais correct là, mais je ne suis pas. C'est pas comme des autoroutes. Je me sens moins à l'aise sur les routes de campagne. Oui ça je ne suis pas vraiment capable de dépasser la limite. Ça j'y vais dans la limite. Pas parce que je suis fine, parce que je suis moins habile !” (MF3)

“Ça je trouve que c'est dangereux ces autoroutes [urbaines] là. C'est sûr que je vais suivre le trafic. Si le trafic va à 100, je vais suivre à 100 habituellement. Si il va à 110, je vais suivre. C'est des autoroutes. Surtout à Québec. Il y a trop de véhicules. Ils en parlaient encore cette semaine aussi. Il y a des embouteillages à des places, tu t'en vas, d'un coup ça ralentit, bang, toute d'un coup. Ça, non. Ça je ne dépasserai pas la limite souvent. Je trouve ça trop risqué. Il y a beaucoup d'embranchements aussi. Ça non. J'essaie de suivre les limites plus là.” (PF2)

Évidemment, cela ne signifie pas que les vitesses objectivement pratiquées par ces conducteurs correspondent effectivement à la limite officielle. Les vitesses déclarées par mes participants sont toujours celles qu'ils *croient* adopter. Ces exemples illustrent cependant assez concrètement que la vitesse affichée est souvent perçue comme représentant le seuil inférieur des vitesses à pratiquer en condition de crainte, de plus faible maîtrise de la situation de conduite, bref *en condition d'inconfort* relatif¹⁹⁸. Parvenir à outrepasser la limite officielle serait donc une cible encore plus enviable puisque cela attesterait, essentiellement, de l'atteinte d'un meilleur état de confort.

Ces derniers exemples ne devraient toutefois pas laisser croire que l'impact des limitations de vitesse s'est de prime abord révélé le même pour tous les types de route à l'étude. D'après les dires de bon nombre de mes participants, l'influence des limitations de vitesse s'avérerait pour eux beaucoup plus ténue encore en agglomération et sur routes secondaires que sur autoroutes interurbaines. Chez les conducteurs minimalement expérimentés en effet, c'est d'abord et avant tout par l'argument de la sécurité que sont justifiées les vitesses usuellement pratiquées en agglomération et sur routes secondaires¹⁹⁹. On pourra bien sûr rétorquer que l'objectif des limitations de vitesse consiste justement à indiquer aux conducteurs la vitesse sécuritaire. Néanmoins, la plupart de ces conducteurs « aguerris » ont affirmé qu'ils se préoccupaient assez peu (voire pas du tout) de la vitesse affichée puisque selon eux, ce qui dicte au premier chef la bonne vitesse de circulation c'est leur bon jugement, c'est ce qu'ils ont appris à évaluer comme étant adapté aux conditions dans lesquelles ils se trouvent :

“C'est pas le panneau qui va me dire, 80 kilomètres heure, qui va me dire à quelle vitesse y aller là. C'est plus moi, selon les conditions.” (MF8)

“C'est la condition de la route [qui] va bien gros dicter quelle vitesse que tu vas. C'est pas le panneau qui est là en train de te dire. Il a une raison d'être là. Tu te

¹⁹⁸ Ce commentaire vaut, bien entendu, pour la conduite courante. Les vitesses ciblées peuvent être bien inférieures à la limite dans d'autres circonstances (ex.: par mauvais temps).

¹⁹⁹ Contrairement aux autoroutes interurbaines où la notion de sécurité est apparue extrêmement flottante dans leur discours.

guides un peu là-dessus, mais bien gros aussi sur la largeur de la route. Tu le vois. Par ton bon sens à toi.” (PF8).

Si une part des conducteurs interviewés ont tendance, pour reprendre une expression de PF8, à prendre les limitations de vitesse “avec un grain de sel”, c’est notamment parce qu’ils ont eu l’occasion de constater que “des fois la loi n’a pas d’allure” (S12). Près du tiers d’entre eux ont en effet mentionné que certaines limitations de vitesse leur apparaissent illogiques, voire carrément ridicules parce qu’elles s’avèrent à leur sens trop basses ou trop élevées pour représenter un indicateur crédible de la vitesse sécuritaire ou, plus largement, parce qu’elles leur semblent sans fondement explicite :

“Il y a des bouts du Boulevard Hamel vers Québec qui sont à 70. Là tu arrives dans le bout de Sainte-Foy, ou Laurentien, puis là oups, c’est 50. Pourquoi ? Il n’y a pas de raison. Puis là oup. Tu arrives à Saint-Augustin, c’est 70. Tu vois qu’il y a un manque de cohésion là.” (P11)

À cela s’ajoute le fait que la conduite n’est généralement pas perçue comme une activité de haute précision. Pour la grande majorité des conducteurs interviewés (y compris ceux que je qualifie de novices), ce qui est considéré comme étant grave, dangereux, ce sont les grands excès de vitesse “comme dépasser la limite de 50 km/h” (E9), “faire du 90 dans une zone de 50” (PF5), ou du “75-80 dans une zone de 50” (MF6).

En somme, les limitations de vitesse en agglomération et sur routes secondaires ont bel et bien une raison d’être, mais elles ne constituent pas à leurs yeux un repère infaillible. Ce qui leur importe, c’est de ne pas « conduire en fou », c’est d’adopter la vitesse qu’ils sentent adéquate en regard des conditions rencontrées. Le principe qui doit être appliqué consiste non pas à adopter une vitesse prédéterminée – comme le voudrait la loi, et tel que le voudrait la loi –, mais bien, comme le résumait MF7, à “roule[r] à une vitesse raisonnable que je pense que c’est correct” (MF7). Mais est-ce à dire, encore une fois, que les limitations de vitesse hors autoroutes n’auraient que très peu influé sur les vitesses de confort de ces participants ? On pourrait supposer que, là aussi, bon nombre de conducteurs en viennent sans trop le vouloir à « s’acclimater » à des vitesses de circulation qui correspondent, grosso modo, aux limitations de vitesse officielles. Ils ont le sentiment d’agir d’abord et avant tout selon leur gros bon sens mais n’ont d’autre

choix que de constater que *“le gros bon sens, c’est sûr, bien plus souvent il fit avec la loi”* (S12) parce qu’à l’origine, ce gros bon sens aurait été (en partie du moins) façonné par les limitations de vitesse. Ils ont le sentiment que *“dans le fond, je vais plus à ma limite à moi, puis ça fit un peu avec les limites de vitesse des fois”* (EF8; cote d’expérience 4) parce qu’ils ont incorporé un rythme de déplacement en relative concordance avec la vitesse officieusement prescrite. Cette hypothèse ne m’apparaît pas invraisemblable puisque si l’évaluation de la bonne vitesse de circulation ne résultait que des caractéristiques physiques de la route empruntée (largeur de la voie, inclinaison et déviation, rapprochement du bâti, etc.), les vitesses que l’on observe d’une portion du réseau routier à l’autre devraient être bien plus hétérogènes encore qu’elles ne le sont. En même temps toutefois, il est manifeste que les limitations de vitesse, en tant que facteur d’encadrement des vitesses pratiquées hors autoroutes, ne peuvent constituer qu’une (faible ?) partie de l’explication. De toute évidence, la délimitation des vitesses de confort repose là sur un processus relativement complexe.

Il faut finalement souligner que si les conducteurs minimalement expérimentés ont peu fait état du contrôle pour expliquer les vitesses qu’ils privilégient sur ces types de route, ce peut être tout simplement parce qu’un certain nombre d’entre eux – bien qu’ils n’aient qu’une connaissance très limitée des vitesses qu’ils pratiquent réellement – sont néanmoins convaincus d’y respecter, dans leurs grandes lignes, les limitations de vitesse. Mais il faudrait ajouter que ce peut être aussi, et peut-être surtout, parce qu’ils n’ont tout simplement pas à l’idée – particulièrement en milieu urbain – qu’ils pourraient éventuellement se faire intercepter (si ce n’est que dans des endroits bien précis). La relative rareté des opérations de contrôle est sans doute l’un des facteurs qui fait en sorte que des personnes, telles que S12, puissent parvenir à affirmer qu’en ville *“moi c’est 80 ma vitesse”*²⁰⁰.

²⁰⁰ S12 sait pertinemment qu’elle enfreint la règle officieuse mais elle n’a nulle part fait mention d’une quelconque contrainte en raison du contrôle et n’a d’ailleurs jamais reçu, au cours de ses 10 années de conduite, de contravention pour excès de vitesse.

8.2.4 Les autres facteurs mis de l'avant par mes interviewés

Évidemment, de nombreux autres motifs ont été évoqués par mes participants afin d'expliquer leurs vitesses privilégiées :

- L'attrance ou au contraire le désintérêt qu'ils éprouvent à l'égard de la conduite rapide et des voitures « performantes ». À souligner ici que la majorité des hommes interviewés (jeunes et moins jeunes) ont dit faire partie de ceux qui aiment la vitesse. Cet attrait s'est donc aussi manifesté chez des individus dont les vitesses apparaissent pourtant relativement modérées;
- Leur tempérament – être de nature relaxe ou au contraire stressée, attentive ou au contraire distraite, de nature à aimer ou à ne pas aimer ressentir la sensation de griserie que procure la conduite sportive, de nature à être toujours en retard ou au contraire à être très prévoyant(e) dans sa gestion du temps, de nature à aimer suivre le trafic ou au contraire à aimer prendre les devants, de nature à anticiper constamment les dangers, de nature à aimer le *challenge* d'être en infraction, de nature à se préoccuper d'écologie, des nuisances que peut constituer la vitesse sur le plan environnemental, etc.

Un point particulier mérite ici d'être relevé. Si la plupart des interviewés ont manifesté le désir de suivre la vitesse moyenne du trafic, il s'en trouvait néanmoins quelques-uns pour affirmer qu'ils préfèrent au contraire conduire plus rapidement. MF7 notamment expliquait cette préférence par son tempérament stressé, qui ferait en sorte qu'elle tolère mal les conducteurs qui “*dorment*”, qui “*s'attèlent pas*”, qui “*tètent*”, bref qui ralentissent la progression de son déplacement. En prenant les devants sur le trafic, elle chercherait donc à conserver du mieux qu'elle le peut le rythme de déplacement dans lequel elle se sent bien. J'ai déjà également fait état du cas de PF7 chez qui devancer le trafic apparaissait être le meilleur moyen de rester éveillé, attentif à la situation de conduite (cf. p. 301-302). Bien que le fils de PF7 n'ait pas mentionné avoir un tel besoin de stimulation, il est manifeste que chez lui aussi conduire plus rapidement que les autres se justifie comme une mesure de

contrôle du risque : Quand tu “*lead*” le trafic, “*tu le vois ce qui se passe en avant, fait que là tu peux dire ok, faut que je ralentisse, faut que j’accélère*” tandis qu’en suivant le trafic, “*tu ne décides pas qui s’en vient*”, il faut que “[tu] *regarde[s] plus en arrière pour savoir qui va menacer de [te] rentrer dans le derrière ou. (...) J’ai l’impression que souvent plus je roule vite, plus je suis en confiance, plus je suis en contrôle parce que j’ai l’impression comme de diriger le trafic*” (EF7). Dans l’esprit de EF7 en somme, conduire plus rapidement que les autres est un moyen de maîtriser le risque, de *prendre le contrôle* de la situation. On peut bien entendu juger que les impressions de ce jeune homme ne sont pas appropriées. Force est cependant d’admettre qu’on se trouve là bien loin d’un comportement de prise de risque *volontaire*. Ces trois exemples illustrent par ailleurs les pièges que peuvent receler la seule prise en compte du comportement perceptible puisqu’ils montrent bien qu’une même pratique (observée au plan familial, qui plus est) peut puiser ses explications à des sources relativement différentes;

- L’estimation de leurs compétences – avoir ou ne pas avoir d’excellents réflexes, avoir ou ne pas avoir une bonne expérience de la route, avoir une bonne capacité d’adaptation, d’anticipation du comportement des autres, etc.;
- Les accidents ou les incidents qu’ils ont vécus sur la route, ou au contraire l’absence d’incident;
- L’évaluation qu’ils font du « facteur vitesse » comme cause d’accident et les croyances qu’ils ont quant à l’incidence de ce facteur sur la gravité des accidents;
- Leurs besoins en matière de déplacement et les contraintes rencontrées – conduire à des vitesses X en fonction du fait que l’on est appelé à vivre sur la route, à faire de la conduite son outil de travail, ou au contraire en fonction du fait que l’on a aucun besoin express en matière de déplacement (tel que c’est le cas, par exemple, pour MF2 qui ne conduit que pour faire quelques emplettes), avoir la possibilité, ou non, de se déplacer en dehors des heures de pointe, etc.;

- Le stade qu'ils ont atteint dans leur cycle de vie – Trois exemples peuvent ici permettre d'expliciter ce point : Celui de E9, d'abord, qui est convaincu que son attrait pour la vitesse *“ça vient de l'âge, de ma jeunesse tsé. Puis que ça va passer à 25 ans, je ne sais pas. Ça va passer un jour”*. Celui de PF2, ensuite, qui à ses dires conduisait très témérairement dans sa jeunesse mais qui avec l'arrivée des enfants *“sans m'en rendre compte, j'allais moins vite”*; véhiculer de jeunes enfants pendant des années *“ça paraît en crousse”*. *“Tu fais pas mal moins d'énergaves”*, *“tu as le temps de prendre un autre rythme”*. Et celui de P11, finalement, qui aimerait bien à l'occasion profiter du plaisir de la conduite sportive mais qui s'en tient néanmoins à une conduite qu'il qualifie de plus « pépère » parce que *“c'est sûr qu'avec les enfants, puis tout ça, les occasions ne sont pas vraiment là”*.

Il ne fait pas de doute que ces différents facteurs (ou du moins certains de ces facteurs) ont pu eux aussi contribuer à la délimitation des vitesses de confort des conducteurs interviewés. Mais dans quelle mesure ? S'il a pu être relativement facile, dans le cas de la ceinture de sécurité, de cerner les états d'habitude et d'en proposer un mécanisme de formation, je ne peux certainement en dire autant en ce qui a trait à la vitesse. De toute évidence, je n'ai pu saisir qu'une infime partie du processus – multiforme – d'installation des vitesses de confort *et* des disparités qu'il engendre au plan individuel. Il demeure cependant manifeste que les vitesses pratiquées sont elles aussi fortement redevables d'un état d'habitude. Au fil du temps – et en fonction notamment de leur profil particulier – les individus établissent les bases de ce qui deviendra dans les contextes X et Y la vitesse « naturelle » pour eux, celle qui leur procurera le meilleur confort physique et psychique possible et qui constituera, pour reprendre les termes de EF8, *“ma limite à moi”*.

Bien entendu, ces « vitesses naturelles » ne sont pas nécessairement définitives. Parmi les cas un peu plus « extrêmes » par exemple, PF2, un participant aux vitesses somme toute modérées (90-100 km/h sur routes secondaires, 110-115 km/h sur autoroutes interurbaines), aurait semble-t-il été dans sa jeunesse un conducteur très rapide, qui *“était tout le temps au fond”* au volant de ses voitures et qui pouvait assez fréquemment

circuler à “100 milles à l’heure” sur certaines routes secondaires et à plus de 160 km/h sur les autoroutes interurbaines. Mais ces « vitesses naturelles » ne sont pas non plus aisément réversibles, comme en témoigne également le cas de PF2, puisque l’état d’habitude qui le dirigeait au moment de l’entrevue ne lui permettait même pas d’envisager conduire régulièrement à plus de 115 km/h sur autoroute :

“Si ils augmenteraient les limites de vitesse. Sur l’autoroute au lieu d’être à 100, s’ils mettraient ça à 110. Je pense que j’irais à 115. Mais j’irais pas nécessairement à 125. Il faut que je me sente à l’aise pour conduire.” (PF2)

Plusieurs facteurs peuvent contribuer, en concomitance, à la construction ou à la reconstruction de l’état d’habitude : les « préférences cognitives », la prise d’expérience, les lois et le contrôle, le véhicule conduit, les exigences rencontrées en matière de transport, etc. Une fois implanté cependant, c’est cet état d’habitude qui contribue le plus à « contrôler » la vitesse, à offrir la résistance la plus importante au changement :

“(Qu’est-ce qui pourrait faire en sorte que vous décidiez de remonter votre vitesse d’une coche ?) D’une coche ? Bah, comme je vous disais, si ils augmentaient [les limites]. Puis même encore. Hé. Pas sûre. Pas sûre. Moi je conduis de la façon dont je suis à l’aise.” (MF4)

“C’est sûr que si ils baissaient les limites de vitesse, faudrait bien que je m’ajuste. Ça serait un incitateur un peu. Mais ça m’énerverait là. Parce que tsé je trouve que sur l’autoroute 118 c’est correct, c’est très sécuritaire puis. C’est ça. Tant que je me sens en sécurité dans le fond. Ça reste que c’est ma limite à moi là.” (EF8)

“Si je vais vite [l’hiver], le moins là, [ma femme me dit]: « Ralentis, ralentis, ralentis ». Tout le temps. Puis comme je te dis, moi, ça m’agace plus que d’autres choses parce que habituellement je sais, je suis confortable à aller à cette vitesse là.” (PF1)

“Mon chum disait que je ne roulais pas assez vite. (...) (Puis quand ton chum te disait que tu ne conduisais pas assez vite c’était pour, dans une circonstance particulière ou...) Non c’est vraiment, par exemple un trajet qu’on peut faire pour aller soit à l’épicerie, peu importe là. (Et qu’est-ce que tu fais dans ce temps là, est-ce que tu vas plus vite ou...) Non. Je le laisse parler. Je lui dis que je me sens bien de même.” (M10)

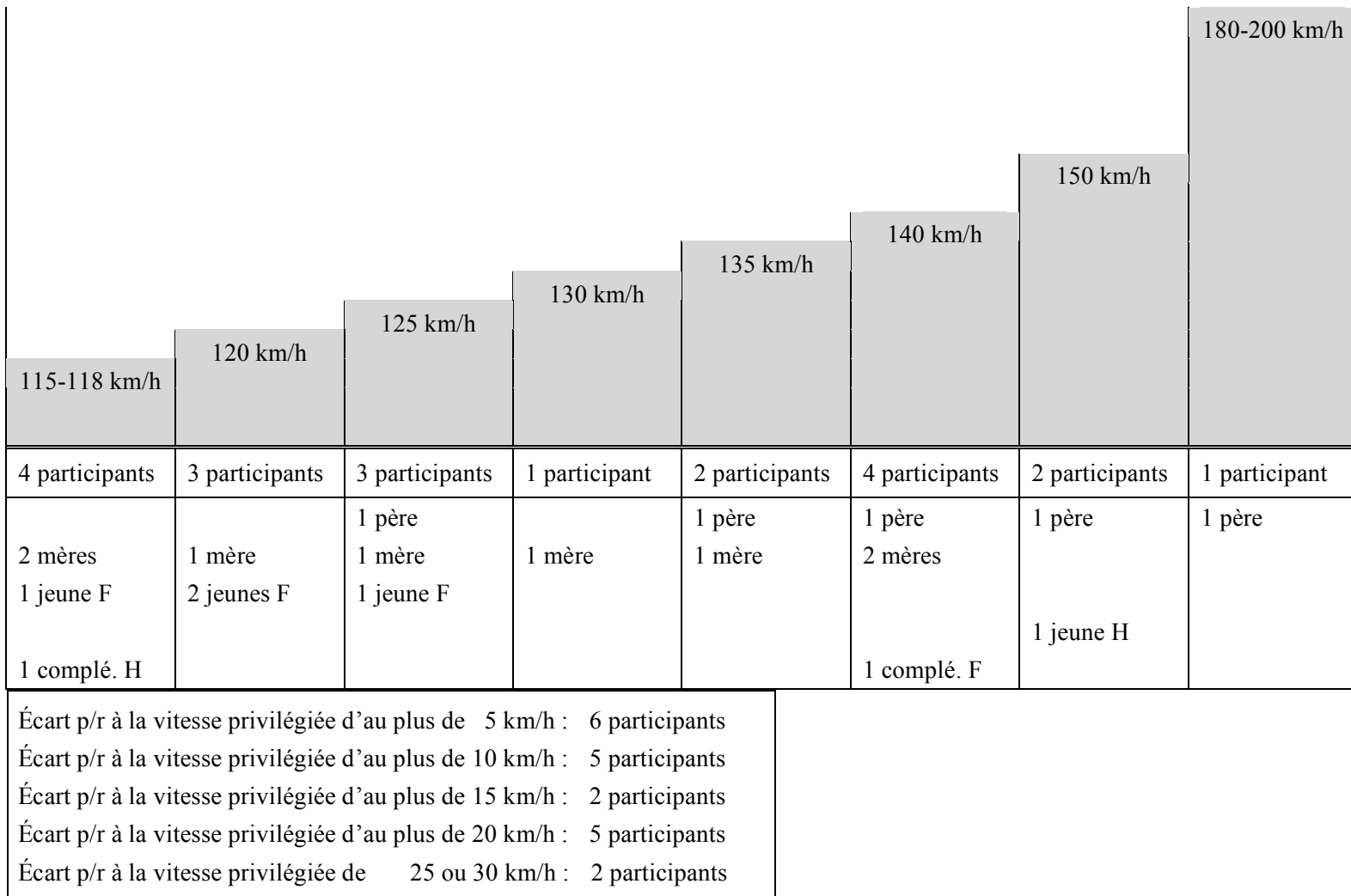
Etc.

8.3 Les circonstances qui entraînent un accroissement ou une diminution des vitesses pratiquées

Les circonstances donnant lieu à une augmentation ou à une diminution de la vitesse pratiquée se sont révélées très nombreuses dans mes entrevues. Dans chacun de ces deux cas en fait, plus d'une centaine d'exemples ont été répertoriés. Les différentes situations types qu'ont évoquées mes participants renvoient cependant à des réalités passablement distinctes puisque certaines ne rendent finalement compte que de facteurs ayant pour effet d'induire une accélération ou un ralentissement très ponctuel (ex.: accélérer pour compléter un dépassement et se distancier d'un conducteur dont la vitesse n'est pas constante, ralentir dans un secteur où le soleil réduit fortement le champ de vision), alors que d'autres font plus généralement état de contextes où la vitesse adoptée sur l'ensemble du trajet – ou une grande partie du trajet – serait plus élevée ou plus basse qu'à l'accoutumée en raison des facilités ou des difficultés rencontrées sur la route (ex.: conduire plus vite qu'usuellement lorsque le trafic est exceptionnellement faible, ou à l'inverse moins vite lorsque les conditions météo ne sont pas bonnes), ou en raison de facteurs extérieurs à la route en tant que telle (ex.: conduire plus rapidement ou au contraire plus lentement qu'à l'ordinaire afin de ne pas incommoder le ou les passager(s), des suites d'un changement de véhicule, ou encore en réaction à une émotion particulière). On se retrouve donc ici confronté à la question des ajustements et des variations qui, comme je l'ai déjà signalé (cf. p. 242-243), ne peuvent malheureusement pas toujours être très clairement départagés dans mon corpus.

Il faut en outre préciser que, dans bien des cas, les vitesses pratiquées n'ont pas été spécifiées par mes interviewés; seul était souligné le fait que, dans la circonstance X, ils ou elles circulaient plus rapidement ou plus lentement qu'usuellement, ou encore qu'ils ou elles accéléraient ou ralentissaient. Le plus grand nombre de renseignements qui ont pu être colligés concernent les vitesses maximales occasionnellement adoptées sur les autoroutes interurbaines. J'ai regroupé ces informations dans la figure 7 (page suivante) afin de donner au lecteur un aperçu du (plus ou moins grand) changement qu'implique ces vitesses occasionnelles.

Figure 7 : Les vitesses maximales occasionnellement adoptées sur autoroutes interurbaines (limitées à 100 km/h; n = 20)



On constate à l'examen de la figure 7 que la situation est pour le moins partagée puisque dans la moitié des cas, l'ajustement ou la variation se traduirait par un accroissement de la vitesse somme toute minime, de l'ordre du 5 à 10 km/h, alors que dans l'autre moitié, l'accroissement de la vitesse serait nettement plus significatif (jusqu'à 30 km/h de plus). Les quelques indications dont je dispose en regard des autres types de route tendent par ailleurs à indiquer que l'augmentation de la vitesse pratiquée y serait, en règle générale, assez limitée (surtout de l'ordre du 5 à 10 km/h, à l'exception des autoroutes urbaines où la hausse pourrait atteindre 15 à 20 km/h chez certains). Ces quelques informations demeurent toutefois beaucoup trop parcellaires pour que l'on puisse en dresser un quelconque bilan au plan quantitatif. En fait, il s'est avéré manifeste que le niveau d'accroissement de la vitesse pratiquée peut dépendre à la fois du type de route considéré (une augmentation significative de la vitesse est plus aisément envisageable sur autoroute qu'en milieu résidentiel, par exemple), des individus (les conducteurs novices, notamment, s'en tiendraient généralement à des hausses relativement limitées) mais aussi – et surtout – de la circonstance type évoquée (la faible densité du trafic n'induit pas nécessairement la même augmentation qu'un retard important, par exemple).

J'ai de surcroît obtenu encore moins d'indications précises en ce qui a trait aux baisses de vitesse. Cette situation s'explique, d'abord, du fait que les réductions de vitesse peuvent être extrêmement variables (ex.: une fine pluie peut « commander » un ralentissement léger, une bonne averse un ralentissement plus important, une tempête de neige un ralentissement plus important encore). Mais elle découle aussi du fait qu'il n'y a pas, dans le cas des vitesses inférieures, de normes tout aussi précises à respecter. Comme le mentionnait l'un des jeunes hommes, peu importe les circonstances, *“il y a comme une limite en haut que je ne dépasserai pas. Mais en bas, si la situation le demande, j'ai pas le choix là”* (EF6). Le conducteur peut en effet très bien envisager qu'il lui soit nécessaire, par exemple, de circuler à 90, à 70 ou même à 50 km/h sur autoroute en pleine tempête de neige, mais il lui est beaucoup plus difficile de se figurer une situation où il se permettrait d'atteindre une vitesse qu'il estime *en tout temps* dangereuse parce que trop élevée pour lui.

Mais ce qu'il faut surtout souligner ici, c'est que les conducteurs ne prennent pas nécessairement davantage acte de leurs vitesses occasionnelles. Ils ont bien conscience de conduire plus rapidement ou plus lentement qu'à l'accoutumée, d'avoir ralenti ou au contraire accéléré, mais ils ne vérifient pas toujours pour autant comment ce changement se traduit sur le tachymètre. Les vitesses que l'on peut considérer occasionnelles n'échappent pas à la règle ; elles sont, elles aussi, en bonne partie gérées au *feeling* et s'avèrent donc, par le fait même, assez largement méconnues.

Pour toutes ces raisons, mon compte-rendu ne pourra que demeurer relativement général, et il aura surtout pour objectif de situer l'accroissement et l'abaissement des vitesses pratiquées dans le schéma global de l'habitude.

8.3.1 Les modifications de la vitesse pratiquée liées à des circonstances routières

Il faut d'entrée de jeu signaler qu'un certain nombre des situations évoquées par mes interviewés ne représentent pas tellement un facteur de changement qu'un facteur de modulation de la vitesse de confort. Un peu plus de la moitié des participants ont par exemple souligné que leur vitesse est fonction de la connaissance qu'ils ont de la route empruntée, connaissance qui peut se rapporter aux caractéristiques physiques de la voie de circulation, mais aussi aux obstacles et aux dangers qu'ils peuvent y rencontrer (connaître la quantité habituelle de véhicules entrants et sortants, le comportement usuel des conducteurs dans ce secteur, etc.). Ils sont également très nombreux à avoir mentionné que leur vitesse pouvait être plus basse qu'à l'ordinaire en raison, notamment, de la configuration particulière de la route empruntée (étroitesse de la voie, présence de courbes, de pentes, de zones à visibilité restreinte), de son faible éclairage, du mauvais état de la chaussée, de la densité importante du trafic, du nombre élevé de piétons en bordure de route, et de la présence réelle ou anticipée d'enfants. Une dizaine ont par ailleurs mentionné qu'ils conduisaient au contraire plus rapidement lorsque les conditions leur apparaissaient idéales, meilleures en fait que celles qu'ils rencontrent le plus souvent (ex.: il fait beau, il y a très peu de trafic, la route est en excellente état).

Tous ces facteurs – et quelques autres encore²⁰¹ – font évidemment en sorte que ces conducteurs circulent plus ou moins rapidement. Mais il ne s’agit pas tellement de circonstances les incitant à conduire plus vite ou moins vite qu’à l’accoutumée, comme ils le suggéraient, que des pratiques qui leur sont coutumières dans les circonstances générales X et Y (ex.: lorsque je connais bien la route et que je la sais non dangereuse, je circule un peu plus rapidement que, par exemple, ma norme générale de 60 km/h alors que je circule plutôt aux environs de la limitation de vitesse lorsqu’il s’agit d’une route avec laquelle je ne suis pas familier). Il n’est en réalité pas aisé de départager sans équivoque vitesses usuelles et vitesses occasionnelles. Bon nombre des vitesses adoptées apparaissent, de prime abord, différentes de la vitesse plus régulière mais uniquement parce qu’elles s’inscrivent dans le cadre de situations de conduite perçues comme étant plus occasionnelles.

La situation de conduite occasionnelle le plus fréquemment évoquée a trait aux mauvaises conditions météorologiques (la pluie, la neige, le verglas, mais aussi le brouillard, de forts vents, etc.). Pour l’ensemble des participants, il s’agit assurément là de l’un des plus importants facteurs de ralentissement. Une détérioration perceptible des conditions météo doit nécessairement appeler une réduction de la vitesse pratiquée :

“Quand la condition change, je m’ajuste en fonction de l’environnement. Si la température baisse, oh il peut y avoir de la glace noire. Donc là je vais modérer. Je vais me mettre en 4 roues. Puis je vais conduire de façon plus prudente. (...) Parce que je sais que, avec le véhicule que j’ai, si j’ai à braker rapide sur une surface glacée, ça ne freine pas. Ça prend beaucoup, beaucoup plus de temps.” (PF5)

“Si il pleut, c’est sûr que ça va me faire ralentir. Quand il pleut, je vais respecter les limites parce que je me dis tout le temps, si il faut que je freine rapidement, ça peut dérapier.” (MF7)

“Si il mouille vraiment intense, ou bien qu’il neige vraiment qu’on voit rien, je vais ralentir puis je vais faire attention. Je ne veux pas mettre la vie des autres qui sont avec moi en danger, la mienne ou bien celle des autres là”. (E2F2)

²⁰¹ Quatre femmes ont par exemple mentionné qu’elles conduisent plus lentement dès le soir venu, particulièrement sur les routes hors agglomération, parce que leur vision nocturne n’est pas très bonne.

Il ne s'agit cependant pas que de s'ajuster froidement et rationnellement à une condition routière donnée, comme pourraient le laisser croire ces brefs extraits. Ce qui fait ralentir, ce n'est pas uniquement la condition rencontrée. C'est ce qui est, plus précisément, *ressenti dans la condition* rencontrée.

Tout d'abord, les conditions anticipées (ex.: il peut y avoir de la glace noire) ou celles qui sont plus directement perçues (ex.: réduction de l'adhérence à la chaussée, déportation du véhicule par les vents latéraux) peuvent engendrer une sensation d'inconfort, un *feeling* du risque qui peut être ressenti de manière très fugace, mais parfois aussi de manière beaucoup plus importante :

“J'aime pas conduire quand il mouille fort, puis que là ça peut glisser. Tsé juste perdre un petit peu là. Parce que l'eau se ramasse toujours dans les roulières, puis là un petit dérapage. (...) J'ai horreur de ça. Je suis vraiment stressée là.” (MF8)

“Quand c'est une tempête, tu ne vois même pas la route, puis là tu vois le monde qui te dépasse quasiment à 40 kilomètres de plus que toi. Criffe il est fou, stie. Moi j'ai peur dans cette track là puis lui il s'en va dans l'autre. Je ne comprends pas comment ils font ça.” (E1F2)

Ce *feeling* du risque est tout aussi déterminant que la condition en tant que telle. Si ces conducteurs ralentissent, c'est parce qu'ils ne se sentent plus aussi à l'aise, parce qu'ils sentent qu'ils n'ont pas ou qu'ils pourraient ne pas avoir “*tout à fait le contrôle de la situation*” (EF8). La réduction de la vitesse vise principalement à annihiler, autant que faire se peut, le (plus ou moins grand) sentiment d'insécurité généré par les mauvaises conditions météo. Et ce n'est pas par calcul que ces conducteurs agissent – c'est-à-dire en ciblant une vitesse particulière – mais bien par ajustement des sensations ; la vitesse que ces conducteurs cherchent à atteindre est celle qui, dans la situation particulière où ils se trouvent, leur procurera le meilleur état de confort possible²⁰².

²⁰² Retrouver un état de plein confort n'est pas toujours chose réalisable notamment parce que d'autres facteurs peuvent intervenir dans la situation de conduite. L'une des mères mentionnait par exemple qu'elle “*aime bien rouler à [son] rythme quand c'est très enneigé*” (MF6) mais qu'il lui faut parfois

Le *feeling* du risque, qui se traduit par un ajustement relativement ponctuel de la vitesse de circulation, n'est toutefois pas la seule dimension qui est ressortie dans mes entretiens. Chez certains participants, il faut de surcroît considérer l'action d'un sentiment *permanent* d'insécurité – qui s'est installé en regard d'une situation de conduite donnée – et qui a lui pour effet de provoquer un abaissement *généralisé* de la vitesse de circulation.

Ces deux facettes distinctes du ressenti se sont notamment manifestées dans les propos de mes participants relatifs à la conduite hivernale. La majorité des conducteurs interviewés (18 / 30) ont mentionné qu'ils ne ralentissent l'hiver que lorsqu'ils perçoivent une détérioration des conditions routières et qu'ils adoptent donc, par bonne condition météo, une vitesse sensiblement identique à celle qu'ils privilégient le reste de l'année. Les douze autres participants (parmi lesquels figurent dix femmes) ont cependant souligné que leur vitesse est globalement plus lente l'hiver, sur tous les types de route, et *peu importe* les conditions météo rencontrées²⁰³.

circuler un peu plus rapidement qu'à son rythme quand il y a "*beaucoup de monde*" sur la route, quand elle doit de surcroît s'ajuster à la vitesse du trafic environnant. À l'inverse, une autre mère (MF8) précisait qu'il pouvait lui arriver de circuler plus lentement qu'à son rythme, d'en "*endurer un*" qui ne conduit pas assez vite parce que lorsque la chaussée est glacée, elle ne se sent tout de même pas suffisamment à l'aise pour entreprendre une manœuvre de dépassement. Dans les deux cas, c'est bien davantage une vitesse de compromis qui est adoptée, une vitesse qui garantit de ressentir *le moins d'inconfort possible*.

²⁰³ Ces participants n'étaient pas pour autant à même de spécifier l'importance de leur ralentissement. Ceux qui ont tenté de le quantifier estimaient qu'il devait probablement s'agir d'une réduction de la vitesse de l'ordre du 5 ou du 10 km/h. PF4 se démarque cependant à ce chapitre puisque s'il peut conduire facilement l'été à 150 km/h ou même plus sur autoroute interurbaine, l'hiver sa vitesse de croisière n'y dépasserait jamais les 130-140 km/h, même lorsque les conditions sont bonnes, parce que, dit-il,

"je sens moins bien l'adhérence des pneus [d'hiver]. Je sais qu'il peut arriver, bon des plaques de glace. (...) Puis les gens je pense l'hiver, tout le monde va diminuer d'un cran. Puis si tout le monde diminue d'un cran, bien moi aussi parce que je me rapproche plus des autres. Mon environnement devient plus emboîté ça fait que là bien évidemment, je diminue." (PF4)

On pourrait de prime abord être tenté d'expliquer les différences observées dans la conduite hivernale par des traits de caractère. Certains, tels E1F5 (citée en page 207), seraient davantage de type réactif puisque pour qu'ils ralentissent l'hiver, il faut qu'ils sentent une difficulté particulière (ex.: une perte d'adhérence), qu'ils sentent "*quelque chose de différent*" (E1F5) dans la conduite, alors que d'autres, tels EF8, seraient davantage de type proactif puisqu'ils ralentiraient *en dépit* de ce qu'ils sentent sur la route; par mesure de prudence, ils agiraient « comme si » était bel et bien constatée une difficulté :

“Mettons que c'est l'hiver. Il fait moins 10 [degrés celsius] puis c'est un petit peu noir. Bon là ok. Il y a peut-être de la glace noire. Tsé même si je ne le sens pas, je vais faire comme si il y en avait puis je vais aller moins vite.” (EF8)

Mais ce qui caractérise davantage la plupart des conducteurs qui disent conduire généralement moins vite, c'est la méfiance, voire la peur associée à la conduite hivernale :

“C'est sûr que ma conduite est différente l'hiver que l'été. (...) Quand arrive l'hiver, je me souviens que ça fait deux hivers que ça me fait ça. C'est comme la hantise, la phobie. Il va-tu m'arriver un accident cette année ? Ça me fait ça depuis les deux derniers hivers là. C'est comme une phobie, je le sais pas. Peur toujours de la situation, de l'autoroute ici. Parce que me semble qu'il en arrive plus [d'accidents] mais d'un autre côté, je le sais pas exactement. C'est plus que je m'arrête à entendre ceux qui arrivent l'hiver que l'été ?” (M10)

La phobie de M10 n'est probablement pas entièrement étrangère au fait que, justement deux années auparavant, elle avait perdu le contrôle en raison de la neige accumulée sur la chaussée et avait effectué un « 360 » sur l'autoroute près de chez elle (“*J'ai eu peur. J'ai été chanceuse, j'étais sur l'autoroute, mais il n'y avait pas d'auto*” (M10)). Chez quelques autres interviewées d'ailleurs, la crainte liée à la conduite hivernale est explicitement associée à un incident routier. C'est le cas par exemple chez MF1 qui, après avoir freiné sur une chaussée (qu'elle ne savait pas) glacée, s'est retrouvée en situation de perte de contrôle sur une autoroute achalandée (elle en a été quitte, tout comme au moins deux autres conducteurs, pour une simple sortie de route). À ses dires, depuis cet incident “*définitivement, l'hiver, je ne fais pas de vitesse*” parce que “*l'hiver là, c'est vraiment un stress*” (MF1).

Deux autres facteurs ont également été évoqués par mes interviewés en vue d'expliquer le sentiment d'insécurité qu'ils éprouvent en situation de conduite hivernale : la dégradation de la confiance accordée au véhicule conduit (c'est-à-dire estimer qu'il est encore moins susceptible l'hiver de bien adhérer à la chaussée, de s'immobiliser à temps, etc.), et la dégradation de la confiance en ses capacités, telle qu'en témoigne par exemple très directement le cas de MF5 :

”Ah l'hiver je déteste ça. (...) Je me dis encore plus que je pourrais perdre le contrôle puis. Je dois me faire trop de scénarios ! Des fois j'aimerais avoir une espèce de pratique sur la glace, puis tout ça, pour gagner plus de confiance. Pour être certaine de dire que bon je réagis de cette façon là. Parce que là j'ai l'impression que j'irais plus avec des réflexes, qu'avec un raisonnement. Puis c'est ça qui me fait peur. Peut-être un réflexe de freiner alors qu'il ne faudrait pas freiner.“ (MF5)

Chez ces douze participants en somme, la source principale de l'abaissement des vitesses pratiquées en hiver se trouve dans un sentiment *durable* d'inconfort psychique : “Ça vraiment la conduite l'hiver ça me dérange assez pour ralentir” (MF6). Et par le fait même, ce n'est pas à un ajustement plus ou moins ponctuel de la vitesse de circulation que l'on assiste dans ce cas, mais bien plus généralement à une redéfinition de la vitesse de confort. Comme le soulignait l'une des femmes de ce groupe, “*dès que c'est l'hiver, je vais préférer maintenir ma basse vitesse*” (MF1). Les vitesses que ces conducteurs privilégient en hiver changent parce que leur état corporel change. Ce n'est plus la « pleine vitesse » qui est de mise pour eux mais bien la « basse vitesse », c'est-à-dire celle qui leur permettra de réduire leur sentiment d'insécurité à son minimum.

Il faut par ailleurs préciser que l'hiver n'appelle pas qu'un (potentiel) abaissement de la vitesse de confort. Chez certains, la vitesse de confort en situation de conduite hivernale a au contraire augmenté au fil des ans parce que leur sentiment de sécurité, leur confort psychique s'est accru :

“Je vais un peu plus vite l'hiver. Fait que ça, ça changé [au fil des ans]. Mais c'est une question d'assurance. Tsé à force de ne pas avoir d'accident l'hiver, bien ça fait que là je m'en permets un petit peu plus.” (MF3)

Une telle dynamique de redéfinition de la vitesse de confort s'est également présentée – bien que de manière un peu moins explicite – dans d'autres situations de conduite :

“La nuit je trouve que je ne vois pas bien. Je ne sais pas pourquoi. On dirait que mes distances. Bien on évalue moins les distances correctement aussi. Mais on dirait que j'ai tout le temps de la misère à distinguer les choses, puis à assurer mettons. Tsé je ne peux pas aller à la même vitesse que le jour là.” (EF8)

“Quand on commence aussi à bien connaître la route, comme lorsque je vais chez mes parents bon. Je connais par cœur, lorsqu'il va y avoir un petit virage. Je sais pas, on se sent plus en confiance. Je me sens plus en confiance donc c'est sûr que la vitesse de croisière est plus élevée sur une route qui est connue.” (E2F5)

Je dois toutefois reconnaître je ne suis pas toujours parvenue à interpréter sans équivoque les propos de mes interviewés. Tantôt, leurs commentaires renvoient assez explicitement à un *feeling* du risque, à un sentiment d'insécurité ressenti de manière très ponctuelle (et qui commande un ralentissement tout aussi ponctuel), et tantôt à un changement plus global dans les états de confort physique et psychique (et qui lui commande plutôt un abaissement ou une augmentation de la vitesse généralement pratiquée). Mais tantôt aussi, ces deux aspects du ressenti ne ressortent pas très distinctement dans le propos. Ce qui ne fait pas de doute cependant, c'est que dans tous les cas l'objectif demeure le même : trouver la vitesse qui – dans la situation de conduite particulière rencontrée – procurera le meilleur état de confort possible :

“Si je ne connais pas la route [secondaire], je vais rouler à 90. Puis quand il fait noir, peut-être même un petit peu plus bas. Surtout si la route n'est pas éclairée. Je suis déjà allé, Lac-aux-sables le soir, quand on revient de là puis qu'il fait noir, il fait noir. Puis qu'on ne connaît pas la route bien là, je vais même des fois ralentir la vitesse. Si ils mettent 90, je vais rouler peut-être même 80. Je vais rouler pour que je me sente à l'aise. Pour que moi je me sente à l'aise.” (MF4)

Il faut finalement souligner qu'un certain nombre des circonstances relevées par mes participants se rapportent à des situations de conduite beaucoup plus spécifiques que celles que j'ai évoquées jusqu'à maintenant, et qui n'ont souvent pour effet que d'induire un ralentissement ou une accélération très temporaire. Ces situations seront exposées brièvement mais ne seront pas commentées parce que je ne dispose pas, de

toute façon, de l'information nécessaire pour les situer dans le schéma de l'habitude, ou parce qu'elles renvoient à des aspects que j'ai déjà abordés dans des sections antérieures.

Parmi les facteurs qui, selon mes interviewés, incitent à un ralentissement relativement ponctuel figurent²⁰⁴ :

- L'entrée dans une zone réputée « à risque de contravention » ou l'apparition d'un véhicule policier (mentionnée par le tiers des participants);
- L'entrée dans une zone « problématique » (ex.: une zone de travaux routiers, un site d'accident, un site où il semble se passer quelque chose d'inhabituel ou d'imprévu);
- La réduction de la visibilité (associée à l'ensoleillement, à un véhicule lourd, etc.);
- L'identification d'un risque accidentel potentiel (ex.: un regroupement exceptionnel de piétons en bordure de route, un conducteur dont le comportement semble étrange et dont ils veulent par le fait même se distancer, un conducteur qui suit leur véhicule de trop près et qu'ils veulent inciter au dépassement);
- Un ajout ou une complexification dans la tâche de conduite (ex.: lorsqu'ils s'affairent à changer un cd, lorsqu'ils doivent trouver le chemin à suivre pour arriver à destination, lorsqu'ils doivent conduire en peloton).

On se retrouve donc là majoritairement en présence de situations où un ajustement de la vitesse de circulation est rendu nécessaire afin de mener à bien la tâche, ou encore plus spécifiquement de contrôler le risque accidentel.

²⁰⁴ Il est à noter que la plupart de ces facteurs de ralentissement ponctuel n'ont été mentionnés que par un nombre relativement restreint de participants (huit au maximum et souvent moins).

Les facteurs qui au contraire incitent à une accélération relativement ponctuelle sont pour leur part tous liés à la vitesse des autres conducteurs et semblent poursuivre quatre objectifs distincts²⁰⁵ :

- Maintenir ou retrouver son rythme de déplacement (ex.: accélérer pour compléter un dépassement et se distancer d'un conducteur dont la vitesse n'est pas constante, accélérer à la faveur d'une « éclaircie » dans le trafic de manière à contourner, à prendre de l'avance sur un trafic relativement lent et dense);
- S'ajuster au rythme d'un trafic plus rapide afin de minimiser le risque accidentel ou du moins le risque de conflit (ex.: *“C'est sûr que si à un moment donné, tout le monde roule vite, tu sens que ça va un peu plus vite, pour passer absolument, pour prendre telle sortie ou. Bien là tu t'ajustes à la circulation.”* (P11));
- Ne pas incommoder les conducteurs qui se trouvent à l'arrière et qui pourraient juger que l'on conduit trop lentement;
- Profiter du passage d'un conducteur qui minimise le risque d'être contrôlé (*“Quelqu'un vient de passer à côté de moi, à 130-140. Euh 130 ? À 150. Là je vais me coller en arrière. Bien pas trop proche. Je vais me coller, puis là ça va être go, on s'en va mon ami. Parfait. (Ok. Vous profitez du fait que...) C'est ça. J'ai un moineau en avant.”* (PF7)).

²⁰⁵ Ces différents facteurs n'ont eux aussi été mentionnés que par un nombre relativement limité de participants (maximum six).

8.3.2 *Les modifications de la vitesse pratiquée liées à des états du corps particuliers*

Une toute autre série de circonstances qui, selon mes interviewés, ont pour effet d'entraîner une augmentation ou un abaissement de la vitesse pratiquée se rapporte à leur condition physique et mentale.

Quelques participants ont premièrement fait état de l'impact que pouvait avoir leur condition physique sur la vitesse adoptée. Ce thème n'a toutefois pas été largement couvert puisque à une exception près, tous les commentaires avaient trait à la fatigue²⁰⁶. Il faut en outre préciser que, de prime abord, les propos à cet égard apparaissaient pour le moins partagés. Dans la moitié des cas en fait, la fatigue était considérée comme un facteur qui incite spontanément à conduire plus lentement qu'à l'ordinaire, alors que dans l'autre moitié, elle était au contraire considérée comme un facteur d'accélération. Ce n'est toutefois pas parce qu'il y avait contradiction ; tout dépend, en fait, de l'état spécifique auquel réfèrent mes interviewés lorsqu'ils employaient le terme « fatigue ».

La fatigue peut tout d'abord renvoyer, sans grande surprise, à l'état d'endormissement. Sept participants ont plus précisément discuté des stratégies qu'ils adoptent en vue de lutter contre le sommeil (ou plus généralement contre la perte de vigilance). Ces stratégies ne sont cependant pas toutes liées à la vitesse puisqu'il peut s'agir, par exemple, de s'immobiliser quelques minutes et de récupérer en faisant une courte sieste, de se « secouer » en sortant du véhicule et de marcher, de s'étirer, de boire un peu d'eau, ou encore d'ouvrir la fenêtre, de lever le volume de la radio, de manger, de chanter, etc. En fait, seulement trois interviewés ont souligné qu'en situation de fatigue, il leur arrive aussi à l'occasion de choisir de conduire un peu plus rapidement :

“[Quand je suis fatigué,] ça peut être tout simplement de mâcher de la gomme. Ouvrir la fenêtre. Mettre de la musique. Rouler plus vite. Ça c'est une autre chose

²⁰⁶ Une seule femme a traité d'autres conditions spécifiques (de maux de tête et de problèmes oculaires) qui, à ses dires, l'inciteraient automatiquement à réduire sa vitesse (“*Les capacités sont réduites, ça fait qu'on réduit la vitesse automatiquement. Ça se fait automatiquement*” (MF4)).

que je vais faire. Surtout dans le Parc [des Laurentides]. Parce que là, dès que tu roules plus vite, tu es obligé d'être un peu plus éveillé" (P11).

En conduisant plus rapidement qu'à l'ordinaire – et, par le fait même, en augmentant le niveau d'exigences de la tâche –, ces quelques conducteurs cherchent donc essentiellement à se stimuler, à s'éveiller du mieux qu'ils le peuvent.

Les six autres participants qui ont fait état de l'impact de la fatigue sur leurs vitesses de circulation ne réfèrent cependant pas tellement à un état physiologique qu'à un état d'esprit. La fatigue peut en effet aussi renvoyer à des humeurs, à des *moods* particuliers. Elle devient ainsi facteur de ralentissement lorsqu'elle évoque plus spécifiquement un état d'abattement, de lassitude, ou au contraire facteur d'accélération lorsqu'elle évoque un état d'harassement, d'agacement :

“Quand il fait soleil là puis. Ah oui, c'est sûr que je vais aller. C'est quasiment automatique que je vais aller plus vite là. Si je suis en forme aussi. Si je suis fatiguée, je vais ralentir. C'est vraiment mon feeling. Comment je me sens. Bien de bon humeur, mettre la musique dans le piton, puis je vais aller plus vite.” (S12)

“J'ai déjà dû accrocher, des fois je fais du 140 là. C'est quand, je dirais, je suis fatigué. Je veux retourner chez-nous. Je suis en christ. Mais l'habitude c'est 120.” (EF6)

On revient donc ici à la question des humeurs et émotions qui, en regard des vitesses pratiquées, a été abordée par plus des deux tiers de mes participants.

Les humeurs et émotions sont généralement perçues – par les spécialistes de la conduite automobile – comme des phénomènes très sporadiques, voire relativement marginaux, aussi l'assez forte récurrence de cette thématique aura-t-elle possiblement étonné le lecteur. L'importance de cette question n'est pourtant pas factice. Une enquête réalisée par la Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière (SWOV), où des conducteurs devaient inscrire dans un cahier de bord, après chacun de leurs déplacements, toutes les émotions qu'ils avaient pu ressentir alors qu'ils étaient au volant indique qu'en moyenne, au moins une émotion spécifique avait ponctué chacun

des déplacements enregistrés (Levelt, 2003a et 2003b)²⁰⁷. Plus récemment, Mesken et al. (2007), qui ont mené une expérimentation dans laquelle des conducteurs étaient interrogés, à toutes les trois minutes, sur leur état émotionnel du moment ont recensé en moyenne 5,1 émotions – parmi les trois seules qui étaient à l'étude (soit la colère, l'anxiété et la joie) – au cours d'un trajet d'une durée approximative de 50 minutes. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ressentir une émotion ne serait donc pas une expérience rare dans la conduite automobile²⁰⁸. Et il ne s'agirait pas non plus d'une expérience essentiellement négative. Dans l'étude du SWOV par exemple, ce sont des émotions positives qui ont été le plus souvent notées (ex.: 54% des émotions inscrites dans les cahiers de bord concernaient la joie alors que 22% avaient trait à la colère).

Diverses humeurs et émotions ont été relevées dans mes entrevues (l'anxiété, la colère, la déprime, la joie, l'excitation, etc.), bien que quelques-unes prédominent assez largement (notamment le « stress » occasionné par le retard) et que la majorité de celles qui ont été évoquées concernait des humeurs et émotions que l'on pourrait qualifier de négatives. Déterminer comment ces humeurs et émotions jouent, très précisément, sur la conduite de mes participants n'a cependant pas toujours été possible (cf. p. 220-221) aussi mon commentaire ne pourra-t-il être que relativement sommaire.

Les humeurs et émotions semblent en fait intervenir de deux façons distinctes dans la conduite des individus. D'abord, en contribuant à la redéfinition de la vitesse de confort. Les vitesses dont j'ai discuté dans la première partie sont en effet celles qui conviennent

²⁰⁷ Ces émotions étaient attribuées, dans des proportions équivalentes, à quelque chose qui était survenu avant le déplacement, à la situation de conduite, ou à des pensées apparues au cours du déplacement (et, dans une plus faible proportion, à une conversation avec le passager ou au téléphone).

²⁰⁸ Il faut de surcroît considérer que la question des humeurs ne faisait pas partie de ces deux recherches.

à mes participants lorsqu'ils se trouvent dans leur état d'esprit usuel²⁰⁹. Une modification de cet état d'esprit, une humeur plus « relaxe » par exemple, a cependant pour effet de les diriger, spontanément, vers l'adoption d'un tout autre rythme de déplacement :

“La vitesse des fois ça dépend de comment tu te sens. C'est rare là, mais il y a des fois que je vais aller à 100. Ça va être, juste comme ça, parce que, je sais pas. Ça ne me dérange pas vraiment. Ton pied a l'air plus léger tsé. C'est vraiment drôle là, mais il y a des journées que mon pied on dirait qu'il ne veut pas peser trop sur l'accélérateur. (...) Tu sais par exemple si aujourd'hui je me rendais, je sais pas là, chercher quelque chose en quelque part, j'irais probablement lentement. Je veux dire, c'est ma semaine de relâche. De lâche plutôt, comme [mon père] l'appelle. Je veux dire, il n'y a rien qui me pousse à aller vraiment vite là.” (EF6)

Le changement opéré dans l'état du corps, l'humeur plus « relaxe » ou au contraire plus « active » qu'à l'ordinaire (voir la citation de EF3 en page 218), concourt donc à la redéfinition de la vitesse de confort puisqu'il fait en sorte que le conducteur se sent bien en circulant à une vitesse qui en d'autres circonstances l'incommoderait (parce qu'il aurait le sentiment de ne pas avancer, par exemple).

Plus souvent qu'autrement cependant, il semble que les humeurs et émotions ont plutôt pour effet de perturber la dynamique du confort. La hâte d'arriver qui est ressentie à la fin d'un long trajet, par exemple, ou l'humeur « agacée », « tannée » associée à l'obligation de véhiculer les autres créent en quelque sorte un état d'inconfort que le conducteur tentera spontanément de combattre en modifiant sa vitesse de circulation :

“Des fois ça peut m'arriver mettons que je suis à la fin de mon voyage Québec-Montréal, puis là je me rends compte que je suis à 130. (...) Tsé quand tu es toute seule, puis que ça fait deux heures. Puis tu as hâte d'arriver.” (S12)

²⁰⁹ État d'esprit usuel que certains ont attribué à leur caractère (ex.: “C'est dans mon tempérament aussi. (...) J'ai des amis, ils embarquent dans l'auto, ils sont vraiment vite, vite. Faut que ça aille vite. Moi je suis plus relaxe” (EF3)) ou à leur rapport à l'activité (ex.: “Moi je pense que je suis plus à l'aise en automobile [que ma mère]. Moi dans le char là c'est jamais. Tsé c'est relaxe. (...) Il n'y a jamais de stress” (EF7)) et qui pouvait soit être considéré généralement positif (relaxe, joyeux, etc.), soit généralement négatif (stressé, anxieux, etc.).

“Tsé je me disais quand je vais avoir mon permis, ah ça va être le fun conduire puis tout ça. Mais à un moment donné c’est que tu te tannes de faire des lifts. Je veux dire, à mes petites sœurs puis tout ça. Là ce soir je vais chez le dentiste. Ça ne me tente pas de chauffer. (...) Quand je prends les autoroutes, par exemple pour aller chercher ma mère, c’est que je veux arriver vite là. Fait que je peux pogner le 130 certain là. (...) Aller la porter c’est tannant. Je vais la chercher en plus à minuit après. Je reviens. Bon. Fait que non. Dans ce temps là, je vais plus vite sur les autoroutes.” (E9)

C’est donc d’abord et avant tout *en réaction* à l’inconfort ressenti (à l’harassement, à l’agacement) et non, par exemple, en raison d’une prise de décision que le conducteur accélère, qu’il cherche – plus ou moins consciemment – à arriver plus vite à destination. L’accroissement de la vitesse de circulation ne constitue finalement qu’un moyen de mettre un terme, au plus tôt, à cette sensation désagréable. Et c’est le corps, plus que la raison, qui dicte ce moyen.

L’état du corps qui a ce type d’effet et qui a été le plus souvent mentionné (21 / 30) provient toutefois des situations de retard, ou à tout le moins des situations où mes participants se sentent pressés dans le temps :

“(Puis la vitesse, est-ce qu’il y a des occasions où tu vas rouler plus vite que d’habitude ?) Oui, souvent là, quand je suis trop juste dans mon temps. Quand je suis trop serrée dans mon temps à un rendez-vous. Je veux faire trop d’affaires aussi. J’ai trop planifié de choses dans ma journée. Ça va être des situations comme ça. (...) À part ça là ? Pour aller vraiment vite ? C’est pas la musique qui me fait aller vite. Non. C’est vraiment le stress. Si j’ai peur d’arriver à mon rendez-vous, de ne pas arriver pour telle heure là.” (M10)

“Habituellement je suis plutôt quelqu’un qui est calme là. Tuf, tuf, tuf. Si on peut dire ça ainsi. Je remarque par contre que lorsque je suis pressée, on accélère. Pas quand je suis nerveuse, mais quand je suis pressée. Si je vois là que j’ai 5-10 minutes de retard, je vais rouler plus vite que la normale.” (MF4)

Comme je l’ai déjà mentionné, il m’est malheureusement impossible de déterminer quelle est la nature exacte de l’émotion mise en cause dans la situation de retard (commentaire qui vaut, d’ailleurs, pour la plupart des humeurs et émotions évoquées par mes interviewés (ex.: la « hâte d’arriver », le « tannement » associé à l’obligation de véhiculer les autres, le « stress » consécutif à une situation d’urgence médicale)).

Mais ce qu'il faut surtout préciser à ce chapitre, c'est que *l'intensité* de l'émotion ressentie est susceptible de différer d'une situation à l'autre – et d'un individu à l'autre – puisqu'elle est nécessairement fonction de la quantité de temps à rattraper (ex.: un retard de 5 minutes *versus* un retard de 30 minutes), des répercussions que peut avoir le retard pour l'individu en question (ex.: “*Je ne me stresse pas trop avec ça. Je prends mon mal en patience pas mal. J'ai pas une job où que le monde vont être fâchés si j'arrive en retard*” (MF1)), compte tenu de la situation en question (ex.: “[Ça prend] *vraiment quelque chose d'officiel là. Quand je suis pressée pour mon travail. Mais pas juste pressée pour aller voir mes amies*” (E2F5)), et de l'importance qu'accorde la personne au fait d'être ponctuelle à ses rendez-vous. La situation de retard est donc loin de déclencher des émotions en tout point et en tout temps similaires. Et par le fait même, son impact sur les vitesses pratiquées pourra lui aussi être relativement changeant.

Aux dires de mes participants, les situations de retard « ordinaires » entraîneraient la plupart du temps une hausse somme toute légère de la vitesse (5 à 10 km/h). La hausse ultimement « tolérée » peut cependant être d'importance variable. Pour certains, l'accélération ne pourra jamais excéder – y compris dans une situation d'urgence – les 5 ou les 10 km/h²¹⁰ alors que pour d'autres, une augmentation de la vitesse pratiquée de 15 ou même de 25 km/h ne posera aucune difficulté. C'est qu'ils ne doivent pas pour autant atteindre le seuil où ils ne se sentiraient plus en sécurité, où ils ne se sentiraient plus en contrôle de la situation :

“Tsé il y a des fois là, faut que tu te dépêches à aller quelque part. Ça ça l'influence la vitesse. Ça fait que là, dans ce temps-là, tout en étant vigilante, oui je peux garder la vitesse la plus haute que je peux. Mais dès que je vais voir que ça ne marche pas, mettons le 130 ou le 140 là, bien je vais reperdre ma vitesse. Parce que c'est avant tout. Je ne suis vraiment pas imprudente. Tsé c'est avant tout de se sentir en contrôle.” (MF3)

²¹⁰ Ex.: “S'il arrivait une urgence, il ne faudrait pas que j'aurais peur premièrement là, parce que j'ai pas envie d'aller me casser la gueule non plus pour une urgence. (...) Sur l'autoroute, quand il n'y a pas de monde du tout, bien là je pourrais peut-être monter jusqu'à 120 [sa vitesse usuelle y est de 110 km/h]. Mais si c'était vraiment, vraiment, vraiment pressant je pense que je callerais le 911.” (MF2)

Or, la marge de manœuvre – c'est-à-dire l'importance de l'accélération que le conducteur pourra supporter sans éprouver de sentiment d'insécurité – peut différer passablement d'un individu à l'autre.

La hausse ultimement « tolérée » sera en outre nécessairement fonction des conditions routières rencontrées :

“Là aussi ça dépend. Si l'asphalte est bien sèche puis qu'il faut beau. Mais si ça serait sur la neige, je ne ferais pas ça [circuler à 130-140 km/h sur l'autoroute]. J'aime mieux arriver en retard, c'est certain. Ça dépend de la température. Le trafic qu'il y a.” (PF2)

Mais elle pourra aussi être fonction de la situation de retard particulière dans laquelle se trouve la personne. À titre d'exemple, P11 – qui la plupart du temps n'augmenterait sa vitesse de circulation que d'une dizaine de kilomètres heure, tout au plus – se souvenait très clairement d'une situation de retard où, dit-il, “*j'ai dû rouler pas loin de 140 pour livrer un panneau à temps à une exposition*” (alors que sa vitesse usuelle est de l'ordre de 100-105 km/h sur autoroute urbaine) et où “*là ça ne m'a pas dérangé de rouler plus vite*”. La situation apparaissait en fait tellement importante à ses yeux, le « stress » ressenti y était tellement fort qu'il a en quelque sorte fait basculer son mode d'appréhension normal de la vitesse de sécurité.

On ne peut donc aisément résumer l'impact du retard puisque l'importance de l'augmentation des vitesses pratiquées dépend à la fois des individus, et des situations (de retard *et* de conduite) spécifiquement rencontrées par ces individus.

Il faut par ailleurs relever que dans certains situations de conduite, conduire plus rapidement n'apparaît pas toujours chose réellement possible :

“Souvent c'était en ville [que j'étais en retard], c'était pas sur l'autoroute vraiment. C'était plus en ville. Ce qui fait que, tu veux aller vite mais tu ne peux pas vraiment aller plus vite que les lumières, puis les stops. Ce qui fait que tu rages plus qu'autre chose. Même si tu veux partir plus vite ou aller plus vite là, ça change pas grand chose, au bout du compte. Fait que ça change pas vraiment ma vitesse finalement là.” (EF1)

En ville tout particulièrement, ce n'est souvent pas tellement la vitesse de croisière qui est modifiée que toute une autre série de comportements adoptés en vue de gagner du temps, de contourner les entraves à la libre circulation :

“Quand je suis en retard, je sais que je pogne un peu les nerfs au volant dans ces temps là. Je peux être assez débile. Puis dans des zones en ville en plus. (...) Disons que dans les virages on ne ralentit pas assez. Puis des trucs comme ça. C'est pas nécessairement que sur les lignes droites je vais aller plus vite. Mais c'est dans des moments d'arrêt, puis d'accélération. Puis dans les virages où là, habituellement, on doit ralentir légèrement. Il y a du ralentissement veut, veut pas là. Mais disons que j'essaie de conserver une vitesse.” (P11)

“Quand tu es pressée, c'est envoye, marche par là, puis tu veux arriver tsé. (...) J'ai peut-être plus tendance à faire des moves un peu cow-boy que je ne ferais pas normalement. D'être moins prudente. Moins patiente aussi.” (S12)

La peur de ne pas arriver dans les temps, le « stress » engendré par le retard peut donc souvent se traduire par une augmentation de la vitesse pratiquée, mais parfois aussi par une conduite que l'on pourrait qualifier de plus agressive, par des changements de voie plus nombreux, par des manœuvres de freinage et d'accélération plus brusques, et par des incivilités (ne pas céder le passage à un piéton, par exemple). C'est donc plus globalement toute la conduite qui peut faire l'objet d'un remaniement lorsque une émotion (minimalement intense) entre en scène²¹¹. Et si dans la plupart des cas ces situations semblent être assez bien gérées par mes participants, y compris lorsqu'ils en viennent à adopter une conduite qui diffère passablement de l'usuel, il est néanmoins apparu quelques exemples où le « stress » ressenti va jusqu'à engendrer une détérioration notable du savoir-faire :

“Une fois mon fils il voulait absolument que j'aïlle le reconduire au traversier. Puis là il était sur le point de manquer son traversier. Puis il était avec un de ses amis, puis je me disais : Ah ils comptent sur moi pour ne pas manquer le traversier. Mais là je me sentais tellement énervée. Je ne voulais pas rouler trop

²¹¹ Cette dynamique n'est en effet pas spécifique à la situation de retard. MF1 par exemple soutenait que les matins où elle se sent frustrée, où elle ressent le besoin de se défouler, non seulement elle se trouve portée à conduire plus rapidement qu'à l'ordinaire mais aussi, à ses dires, je suis “*plus agressive dans mon approche, je suis moins relaxe. Je vais accélérer plus vite, je vais braker plus vite*”, etc.

lentement parce que c'est plus. Je voulais rouler un peu plus vite mais pas trop vite non plus, puis là. Ah, j'avais l'impression que c'était assez saccadé mon affaire. (...) Je m'en souviens parce qu'ensuite mon fils il m'a dit Ken, c'était son copain, « Ken il trouvait que tu conduisais bizarre » ! (*Bon. Il y avait un peu plus de pression que d'habitude.*) Oui, c'est ça, c'est ça. Alors j'étais comme tiraillée entre mes deux façons de conduire ! Mettons que j'ai pas dû faire d'imprudences mais moi je ne me sentais pas à l'aise dans le fait d'essayer de rouler sous pression. Alors j'étais. Tsé je freinais peut-être plus raide et puis. J'avais faite des efforts mais ça pas été apprécié." (MF5)

En somme, le retard ne peut certainement pas être considéré comme une situation simple, aux conséquences uniques et exactement prévisibles. Mais ce qu'il faut surtout souligner ici, c'est que même si on peut avoir l'impression d'être en présence d'un comportement volontaire – dans la mesure où les personnes en retard sont parfaitement conscientes qu'elles vont conduire plus vite –, on ne peut de toute évidence en attribuer majoritairement la responsabilité à la raison. C'est l'émotion que les conducteurs ressentent, avant même de prendre la route, qui *à l'origine* les incite à conduire plus rapidement²¹². Et c'est ce qu'ils ressentent sur la route (ex.: un *feeling* du risque qui contraint la hausse de la vitesse, un énervement qui se surajoute en raison, par exemple, de la lenteur du trafic et qui incite encore plus à l'accélération, aux dépassements, etc.) qui en grande partie dictera les comportements qui seront adoptés au final.

Évidemment, la situation de retard ne résume pas, à elle seule, les modifications que peuvent occasionner les humeurs et émotions sur la conduite des individus. Les autres situations dont ont fait état mes participants sont cependant plus disparates aussi je me contenterai d'en relever les principaux constats.

Il faut tout d'abord noter que l'accroissement de la vitesse de circulation ne résulte pas que d'humeurs et d'émotions négatives. Des humeurs et émotions qui procurent un état de bien-être (ex.: la joie, l'excitation), qui transportent en quelque sorte l'individu,

²¹² En fait, dans un cas comme celui-ci, c'est plutôt le fait de ne pas se laisser diriger par l'émotion, de réfréner son impulsion en travaillant à ne pas conduire plus rapidement qui s'avérerait un acte pleinement volontaire.

peuvent elles aussi diriger spontanément le conducteur vers l'adoption d'une conduite plus rapide. L'une des mères interviewées, par exemple, se souvenait très bien d'une occasion où elle avait particulièrement hâte d'aller rejoindre sa sœur au cinéma, et où elle avait momentanément perdu le contrôle de sa voiture parce que, se rappelle-t-elle,

“oui, j'allais trop vite. J'étais vraiment toute pressée là, d'aller au cinéma. Puis il y avait des conditions, j'ai pas été chanceuse. Il pleuvait, le boulevard Charest mal entretenu. Alors c'est ça. Il y avait un peu de conduite pressée. Pas agressive pour un sou, mais pressée. Et puis même contente tsé. Trop contente. Je faisais de l'aqua planning moi-même !” (MF3)

D'un autre côté, les humeurs et émotions négatives ne mènent pas toutes à une conduite plus rapide. Un état de mal-être par exemple (ex.: déprime, tristesse), qui a plutôt pour effet d'« écraser » l'individu, le dirigera au contraire vers l'adoption d'une conduite plus lente :

“Tu viens d'avoir vraiment un mauvais résultat à un examen là, puis ça fait Toc ! Tu avais étudié fort. Puis ça, tu es comme assommé par ça là. Ça va être conduite vraiment lente.” (EF6)

La même conséquence peut également résulter de la « peur » ressentie à la suite d'un incident de conduite :

“Ça m'est déjà arrivé, tsé d'avoir peur de perdre le contrôle de l'auto, des trucs comme ça. Là tout d'un coup oup ! Tu te coupes. Tu roules encore plus lentement.” (PF5)

L'anxiété, le « stress » provoqué par l'expérience d'un accident ou d'un quasi accident peut d'ailleurs avoir un impact à plus long terme puisque cette émotion est parfois susceptible de persister pour quelques jours (voir par exemple l'extrait d'entrevue de S12 en page 219), ou même davantage.

Il est donc manifeste que la modification de l'état du corps consécutive aux humeurs et émotions ressenties a pour effet de bouleverser les repères de la conduite « au confort ». Il n'est cependant pas simple d'en identifier le mécanisme d'action. D'abord, parce que les effets qu'auront les humeurs et émotions sur la conduite des individus dépendent de la nature exacte de l'humeur ou de l'émotion en cause. Ensuite, parce que ces effets

pourront de surcroît varier en fonction de l'intensité de l'humeur ou de l'émotion ressentie. Une situation d'urgence, hautement « stressante », n'aura de toute évidence pas le même impact qu'un retard de quelques minutes, comme le laissent entrevoir par exemple les expériences de M10 et de S12 :

“Je pense que c'est mon fils qui m'a faite bouger le plus à l'hôpital. À un moment donné même, il est parti en ambulance. Moi je devais aller le rejoindre puis je m'étais trompé d'hôpital. Puis je ne me souviens pas d'être passée d'un hôpital à un autre tellement que j'avais roulé pour aller le retrouver. Ça ça avait changé [ma conduite] c'est sûr, mais je ne me souviens pas exactement quelle était. Je pense qu'on est comme sur l'adrénaline. Je ne serais même pas capable de décrire c'est quoi j'ai fait, puis ce que j'ai pas faite là.” (M10)

“Une fois je sortais avec un gars, puis il a eu un accident de voiture. Quelqu'un m'a appelée pour me dire à quel hôpital il était. Donc il fallait que je me rende à l'hôpital. Là j'étais dans un état de stress assez intense, assez énervée. Puis là j'avoue que j'étais bien différente. Quand je suis comme en panique. Il est arrivé quelque chose. Là oui je vais conduire différemment. Pas plus mal, pas mieux, mais pas pareil tsé. Comme, hein ? Me semble que c'est pas moi de conduire de même. Mais cette fois là je m'en souviens. Puis là je conduisais plus mal.” (S12)²¹³

J'ai par ailleurs surtout traité des humeurs et émotions qui interviennent avant même que l'individu ne prenne le volant. Or, quantité d'autres peuvent surgir au cours même de l'activité et avoir pour effet de modifier, à plus ou moins court terme, la conduite des individus. Parmi les humeurs et émotions qui peuvent apparaître en cours de déplacement et qui ont été abordées dans mes entretiens figurent, notamment :

- L'état d'esprit ou l'émotion engendré par l'activité (l'état de « calme » ou de « bien-être » procuré par la ballade du dimanche, la « joie », le « plaisir » éprouvé à conduire

²¹³ Il faut en outre considérer que les réponses émotionnelles peuvent différer d'un individu à l'autre, en fonction de leurs traits de caractère ou d'autres caractéristiques individuelles. Dans l'expérimentation de Mesken et al. (2007), par exemple, hommes et femmes ont rapporté avoir ressenti aussi souvent les uns que les autres des émotions de colère ou d'anxiété. L'intensité des émotions ressenties – telle que cotée sur une échelle de 1 à 5 – était toutefois généralement plus forte chez les femmes que chez les hommes.

une voiture de collection, l'état de « fatigue » qui se fait sentir au terme d'un long trajet);

- Les réactions d'« impatience », de « frustration » associées aux entraves à la bonne circulation (zones de congestion, rencontre de conducteurs qui ne circulent pas assez rapidement, qui ne démarrent pas au feu vert, etc.);
- Les réactions de « stress » associées à la perception d'un danger ou d'une plus grande difficulté dans l'accomplissement de la tâche (un conducteur qui « coupe » la voie, qui suit de trop près, des conditions routières difficiles, etc.);
- Les réactions de « stress » consécutives aux manœuvres d'urgence (*near-miss*, freinages brusques, etc.).

Le sujet, on le voit, est donc très vaste ! Et ses effets exacts sur la sécurité des déplacements restent, eux aussi, à déterminer. Il ne faudrait en effet pas conclure trop rapidement que les humeurs et émotions qui se traduisent par un ralentissement seraient nécessairement plus bénéfiques que celles qui incitent au contraire à l'accélération. À titre d'exemple, selon les résultats compilés par Mingling et Yongsheng (2007), la plupart des conducteurs qui sont d'humeur détendue (*low mood*) abaisseraient effectivement leur vitesse de circulation mais en même temps, la rapidité de leurs réactions et leur capacité d'analyse de la situation se trouveraient elles aussi diminuées. À l'inverse, les conducteurs d'humeur active (*high mood*), bien qu'ils auraient généralement tendance à conduire plus rapidement, seraient du même coup plus aptes à réagir promptement et à analyser correctement la situation. En fait, il y a tout lieu de croire, comme le proposait Mesken (2003), qu'une même humeur ou émotion peut avoir des effets à la fois positifs *et* négatifs sur la performance des conducteurs. La question des humeurs et émotions est donc une question fort complexe, et sur laquelle nous avons encore beaucoup de choses à apprendre. Comme le résume, encore une fois, Mesken :

“We assume that each emotion has its own specific effects on driving performance. The question is then, through which processes these effects occur, and when the effects are beneficial (adaptive) or harmful (maladaptive), that is, promoting traffic safety or endangering it” (Mesken, 2003, p. 22).

8.3.3 *Les modifications de la vitesse pratiquée liées à la présence de passagers*

Tout près de la moitié des participants (dont huit des onze jeunes conducteurs) ont mentionné qu'ils pouvaient modifier leur vitesse de circulation, la plupart du temps à la baisse, lorsqu'ils véhiculaient un ou des passager(s).

Le changement opéré dans la vitesse pratiquée peut tout d'abord s'expliquer par le fait que le conducteur considère qu'il a entre ses mains la vie, ou à tout le moins l'intégrité physique des personnes qu'ils transportent. Ce serait donc parce qu'il se sent responsable de la sécurité de son ou de ses passager(s) que le conducteur se trouverait porté, plus ou moins consciemment, à ralentir, à faire preuve d'un surcroît de prudence :

“Plus que tu es [nombreux] dans l'auto. Sans y penser, tu sais, de dire : ah il faut que je fasse attention, on est quatre dans le char là. Tu sais, ça se fait inconsciemment là. Oui. Tu fais plus attention. C'est certain, certain.” (PF2)

“Je suis toujours plus prudent quand il y a quelqu'un, ma petite sœur ou quelqu'un qui est avec moi en voiture. Que seul.” (E9)²¹⁴

Il ne s'agit cependant pas d'un aspect de la conduite que l'on pourrait qualifier de purement « raisonné ». De fait, chez certains de mes interviewés (parmi lesquels figurent principalement des jeunes conducteurs ou des conducteurs peu sûrs de leur compétence), le transport de passagers semble systématiquement engendrer une émotion, un « stress », une « anxiété » qui a non seulement pour effet d'altérer leur état de confort, mais qui peut parfois même aller jusqu'à entraîner une dégradation du savoir-faire :

“J'ai toujours préféré conduire toute seule que conduire quelqu'un d'autre. Parce que là je me sens plus nerveuse. Je me dis bon. Puis ça m'amène à conduire plus mal. Ben, plus mal ? Faut dire que j'ai jamais fait d'accident, je ne dois pas conduire si mal que ça ! En tout cas. J'aime mieux conduire toute seule, que conduire quelqu'un.” (MF5)

²¹⁴ Quelques participants ont d'ailleurs souligné, à l'inverse, que les occasions où ils se permettaient de conduire nettement plus vite qu'à l'ordinaire supposaient nécessairement qu'ils soient seuls à bord de leur véhicule. Le surcroît de témérité impliquerait donc, pour sa part, qu'il n'y ait que la sécurité du conducteur qui soit (hypothétiquement) en jeu.

“S’il y a du monde avec moi aussi, souvent je conduis moins vite, je trouve. (*C’est-à-dire ?*) Bien, on dirait que je fais plus d’erreurs, je suis comme plus stressée, je sais pas quoi. Comme avec la clutch. Jamais que j’étouffe mais quand il y a quelqu’un dans l’auto bien là, hop, je vais étouffer ou quelque chose comme ça. Ça fait que ça me stresse un petit peu plus. (...) Je suis moins relaxe, ce qui fait que je fais des petites erreurs comme ça.” (EF1)

L’émotion qui est en cause n’est toutefois pas uniquement liée à la nécessité qui leur incombe d’assurer la sécurité de leur(s) passager(s). Chez les jeunes tout particulièrement, il est assez manifeste qu’un autre enjeu peut conjointement contribuer à la création d’un état de « stress » :

“C’est sûr que quand j’ai des passagers, je vais moins vite que quand je suis toute seule. C’est vrai que quand j’ai quelqu’un, je chauffe plus prudemment. (...) Disons un cédez, faut aller entre deux voitures rapidement. Bien moi je vais laisser passer toute la gamme de voitures avant de moi m’infiltrer, quand j’ai quelqu’un [dans la voiture]. Oui c’est ça, je ne conduis pas beaucoup cow-boy là. Si disons je veux dépasser quelqu’un, puis qu’il y a quelqu’un [dans la voiture], je vais attendre de vraiment pouvoir le dépasser tsé. (...) Mais c’est vraiment quand j’ai quelqu’un avec moi. Il me semble que moi quand je suis toute seule, ça va bien. On dirait que le fait d’avoir quelqu’un, je conduis toute prudemment, puis ça me. (*Mais est-ce que tu serais plus cow-boy quand tu es toute seule, quoi ?*) Oui, je pense que oui. Je sens moins que j’ai la vie des autres alors. Oui. Puis peut-être que ça me stresse d’avoir un jugement des autres passagers. Si je m’étais déjà faite dire que je conduis en matante là, c’est que. Oui.” (E2F5)

Comme le suggèrent les dernières phrases de E2F5, conduire en présence de passagers c’est en quelque sorte conduire face à une audience, en ayant à ses côtés des spectateurs susceptibles de porter un jugement sur notre façon de conduire. Cette idée avait d’ailleurs été relevée encore plus explicitement par E2F5 un peu plus tôt dans l’entrevue :

“Ça me rend un peu plus nerveuse de conduire s’il y a des gens. Surtout des gens que je ne connais pas. Je ne veux pas faire d’accident. Je veux m’assurer qu’ils pensent que, bon, je suis une bonne conductrice.” (E2F5)

Il y a donc deux sources d’émotion, de « stress » qui peuvent simultanément cohabiter : une première associée au désir d’assurer la sécurité des passagers, et une seconde associée au désir de bien performer, de s’afficher comme étant manifestement un bon conducteur. Et cette cohabitation n’est pas nécessairement très harmonieuse. Parfois,

comme dans le cas de EF1, le double « stress » ressenti peut s'avérer contre-productif puisqu'il a pour effet d'occasionner les erreurs que le conducteur ne veut justement pas commettre en présence des autres (erreurs qui peuvent d'ailleurs contribuer à accroître davantage le stress ressenti, et ainsi l'amener à commettre encore plus d'erreurs; l'individu peut littéralement se trouver coincé dans un enchaînement en boucle). Mais c'est également parce que ces deux « désirs » peuvent entrer en contradiction que leur cohabitation peut s'avérer des plus difficiles. De fait, adopter une conduite qui pourrait être cataloguée comme étant « trop lente », « trop prudente » ne correspond généralement pas à l'image que les conducteurs – jeunes et moins jeunes – veulent projeter. L'état de « stress » peut donc être exacerbé parce que la personne sait qu'elle doit parvenir à atteindre un juste milieu : assurer, du mieux qu'elle le peut, la sécurité de ses passagers, mais sans pour autant courir le risque d'être jugée comme un piètre conducteur, c'est-à-dire comme quelqu'un qui conduit trop lentement parce que malhabile ou, peut-être pire encore, parce que peureux. On entre donc ici dans la sphère des représentations et des comportements attendus, sur lesquels il me semble important d'apporter quelques précisions.

L'ensemble de mes trente participants partageaient l'idée à l'effet que les hommes conduisent généralement (un peu ou parfois même beaucoup) plus vite que les femmes, et que les jeunes hommes conduisent généralement (un peu ou parfois même beaucoup) plus vite que les plus âgés. En fait, on s'attend à ce qu'un homme, et encore plus qu'un jeune homme, aime la vitesse. Et lorsque cela ne semble pas être le cas, le jugement porté n'apparaît pas vraiment des plus positifs :

“Un de mes chums est hyper poule mouillée. Poule mouillée ? Pas correct de dire ça ! Il respecte les limites de vitesse, puis. Il est pépère puis pas à peu près. À son âge. Câline. Come on chummy là.” (EF7)

Les femmes – de tous âges – sont quant à elles généralement considérées comme étant plus prudentes et, par là, comme étant assez peu enclines à conduire très rapidement :

“Moi je trouve que ma conduite ressemble beaucoup à la moyenne des jeunes gars. Je veux dire, c'est rien contre les filles, c'est juste une différence. Les filles sont

plus prudentes. (...) [Ma conduite à moi] c'est pas une conduite qui est trop, trop imprudente, mais c'est comme pas trop têteux non plus là." (EF6)

"C'est sûr qu'en général les femmes conduisent un petit peu moins vite que les hommes. Règle générale tsé. Mais ça s'arrête à peu près là. À part de ça, les femmes conduisent aussi bien que nous autres." (PF5)

Derrière le caractère de prudence que l'on attribue aux femmes se trouve toutefois souvent cachée une idée que l'un des pères interviewés a osé exprimer très directement : "*Une femme c'est plus peureux un peu*" (PF3). En fait, une frontière relativement floue sépare l'idée de « prudence » de celle de « peur », d'« inaptitude », et que l'on soit homme ou femme, on ne souhaite généralement pas en franchir le cap :

"(La tendance [dans votre conduite] est vers plus de prudence...) La tendance est vers oui. Mais je ne veux pas que la tendance s'en aille vers les bonhommes à chapeau là. (...) J'ai pas une conduite quand même qui est pépère là. (...) Non je pense qu'au fil des ans, être plus prudent, oui. Mais jusqu'à un certain point." (PF6)

Plus d'une fois d'ailleurs, la description de pratiques de précaution (ex.: ralentir, au cas où, lorsqu'on suspecte que la chaussée puisse être glacée, bien prendre le temps d'évaluer la situation avant d'effectuer un changement de voie) était suivie dans le discours d'un aveu un peu gêné, du type : "*je suis peut-être trop peureuse*", "*je suis peut-être branleuse*" (M10), "*je suis peut-être pas assez mâle*", "*je suis peut-être trop prudent*" (PF8), "*je suis un peu moumoune*" (EF8), etc., comme si ces interviewés avaient besoin de s'excuser de faire preuve de prudence !

Dans ce contexte, on comprend bien que si de nombreuses personnes peuvent accepter d'être étiquetées « prudentes », elles ne veulent pas pour autant qu'on les croit peureuses :

"C'est pas à toutes les jours que je conduis. C'est peut-être pour ça que je suis plus prudente là parce que j'ai pas. Étant donné que je conduis moins souvent que quelqu'un qui prend le volant à tous les jours. T'es peut-être plus un peu. Sans être craintive là, j'ai pas peur de conduire, mais je veux dire. Je fais plus attention parce que premièrement, les routes je les connais moins parce que j'ai moins affaire à me promener dessus. Peut-être pour ça là." (MF2)

Tout ceci indique donc que pour bien performer en présence de passagers, il peut être nécessaire de faire la démonstration de son habileté, mais aussi celle de son assurance, de sa « non peur ». Le « stress » ressenti peut alors être d'autant plus fort lorsque la personne sait qu'elle ne parvient pas à faire cette démonstration, comme c'était le cas par exemple pour E2F5 :

“Des amies de filles trouvent que je chauffe trop en fille, que je ne chauffe pas assez cow-boy, que je devrais foncer plus dans ma conduite. Mon copain aussi il me disait ça que je chauffais un peu trop prudemment.” (E2F5)

Cette jeune femme souhaitait d'ailleurs parvenir un jour à être un “*peu plus fouguese*” dans sa conduite. Et ce n'est certainement pas par goût du risque qu'elle exprimait ce désir. En fait, être en mesure de projeter une image de conductrice un peu plus fouguese, un peu plus cow-boy – tout en demeurant sécuritaire – contribuerait probablement surtout à rétablir son état de confort, à être, comme elle le désirait également, “*plus à l'aise, plus calme quand j'ai des passagers*” (E2F5).

Il faut par ailleurs préciser que l'image à projeter – et, par voie de conséquence, le comportement à adopter – peut être fonction du sexe du passager, comme en témoigne une participante complémentaire :

“Un gars dans ma voiture, peut-être que je vais essayer de lui prouver, je ne sais pas quoi. Les gars ils ont tendance à être plus téméraires. Peut-être que si je suis avec un gars, je vais lui montrer que je suis capable moi aussi. Je sais pas. Mais pas nécessairement que j'irais plus vite. Peut-être. Mais je pourrais faire autre chose comme, faire quelque chose d'un peu plus risquée ou tsé. Avec les filles, je ne ferais pas ça. Avec une fille, je ne fais pas ça. Je suis plus prudente justement. Puis plus : Fais attention là.” (S12)

Le commentaire de S12 laisse en fait entendre qu'il peut s'avérer encore plus tentant pour le conducteur de chercher à faire la démonstration de ses compétences – en conduisant un peu plus rapidement ou un peu plus témérairement – lorsqu'il est en présence de passagers de sexe masculin. Avec des femmes cependant – peut-être parce qu'elles sont réputées plus craintives, plus fragiles – il serait davantage important de veiller au bien-être de chacun, de conduire de manière telle à ce que tous à bord – et au premier chef la ou les passagère(s) – se sentent en sécurité. Les résultats de deux études

relativement récentes corroborent d'ailleurs en partie ces idées. Simons-Morton et al. (2005), qui ont observé la vitesse (et la distance intervéhiculaire maintenue) de jeunes conducteurs qui quittaient le stationnement d'un collège, ont constaté que les jeunes hommes qui avaient à bord de leur véhicule un passager de sexe masculin conduisaient (significativement) plus vite que ceux qui étaient seuls, alors que les jeunes hommes en présence d'un passager de sexe féminin conduisaient à l'inverse (légèrement) moins vite que ceux qui étaient seuls. Les jeunes femmes, de leur côté, conduisaient sensiblement à la même vitesse qu'elles soient seules ou accompagnées d'un passager de sexe féminin, mais significativement plus vite lorsque ce passager était de sexe masculin. Quelques années auparavant, Waylen et McKenna (2001) avaient observé exactement les mêmes tendances auprès d'un groupe de jeunes conducteurs (dont l'âge estimé se situait entre 17 et 25 ans). Mais ils ont en outre enregistré un « effet passager » chez des conducteurs plus âgés (entre 30 et 55 ans). De manière générale, les hommes qui conduisaient avec un passager à bord, peu importe son sexe, circulaient plus lentement que ceux qui se déplaçaient seuls. Les femmes pour leur part conduisaient à peu près à la même vitesse qu'elles soient seules ou en présence d'un homme. Celles qui étaient accompagnées d'une femme, toutefois, circulaient généralement plus lentement que les autres.

Les quelques commentaires que j'ai recueillis dans mes entrevues ne sont de toute évidence pas suffisamment nombreux pour que je puisse pleinement vérifier – et expliquer – ces tendances. Il demeure néanmoins manifeste qu'il s'agit là d'une question relativement complexe, dont les impacts sur la vitesse pratiquée peuvent dépendre à la fois de l'âge et du sexe des personnes impliquées (côté conducteur *et* côté passager(s)), et où peuvent s'entremêler, selon les cas, des considérations relatives à la sécurité, des considérations relatives à l'image de soi (celle que l'on souhaite projeter), et des considérations relatives à l'idée que l'on se fait des autres (ex.: les femmes sont plus craintives que les hommes). Et ces considérations n'interviennent pas qu'au plan des idées et des intentions. En fait, si elles jouent sur la vitesse des individus (et parfois aussi sur leur savoir-faire ou sur d'autres comportements de conduite), c'est probablement en grande partie parce qu'elles ont pour effet de modifier la dynamique du confort, en devenant source d'émotion, de « stress », ou plus simplement en ajoutant une

condition à celles qui sont généralement nécessaires au maintien du confort psychique (je dois, en plus, voir à assurer la sécurité de mes passagers).

Il faut par ailleurs spécifier qu'un « effet passager » peut se manifester pour de toutes autres raisons que celles évoquées jusqu'à maintenant. La vitesse de circulation peut par exemple être modifiée tout simplement parce que le ou les passager(s) devien(nen)t source de distraction. Parfois en effet, le conducteur se laisse « immerger » dans la conversation et, ce faisant, il devient sans trop le vouloir moins attentif à la situation de conduite, il régule davantage sa conduite en mode « automatique », ce qui peut se traduire par un ralentissement involontaire, mais aussi à l'inverse par une accélération (voir par exemple l'extrait de EF4 en page 310). En fait, la présence de passagers constitue elle aussi une situation complexe, multiforme, dans laquelle peuvent intervenir de nombreux facteurs, comme l'illustre en partie l'extrait suivant :

“Quand j'ai des enfants, je vais moins vite. J'y pense plus, on dirait. Quand je suis toute seule, je suis plus dans ma tête. Je pense à d'autres choses. Mais quand je suis avec des enfants là, on dirait que. Il me semble que c'est précieux tsé. Puis quand j'ai des passagers en général. Quand il y a juste une personne à côté de moi, c'est pas si pire là. Mais quand l'auto est plein, toute. Tu n'as pas non plus la même conduite parce que c'est plus lourd. Je pense que ça, ça nous fait aller moins vite aussi. Tu jases plus un peu aussi. Il y a toute sorte de choses qui se passent. Fait que ça je vais moins vite. C'est pas la même conduite.” (EF8)

La vitesse de circulation (et plus globalement la conduite) peut en fait être de surcroît modifiée en raison, notamment :

- du nombre de passagers (plus ils sont nombreux, plus le sentiment de responsabilité peut s'imposer, plus les possibilités de distraction se font présentes, plus le comportement routier du véhicule peut être affecté);
- de l'âge des passagers (ex.: on peut faire preuve d'encore plus de prudence avec de jeunes enfants parce qu'ils nous semblent fragiles, précieux, mais on peut aussi modifier sa conduite parce qu'ils sont davantage susceptibles de solliciter notre attention (ex.: *“Quand il y a des jeunes dans l'auto, tu sais qu'ils peuvent être malcommodes des fois puis tu vas moins vite à cause de ça”* (MF2));

- de la ou des personne(s) qui est (sont) précisément passagère(s) (ex.: *“Mettons que j’ai ma mère à côté de moi, bien là c’est encore pire. Je ne me permets vraiment pas de faire de petit coup de vitesse”* (MF3), *“Mon grand-père trouve un peu que je vais vite. (...) Quand il est là, je fais attention pour ne pas aller vite. Dans une zone de 100, je vais faire 105-110”* (E9), *“Quand mes parents sont avec moi, pour ne pas trop qu’ils passent de commentaires, je vais avoir une conduite un petit peu plus lente.”* (EF6), *“Si je conduisais avec quelqu’un que c’est la première fois qu’il rentre [dans l’auto], peut-être que j’irais un petit peu plus relaxe. Pas faire trop de stupidités”* (EF6));
- des besoins ou des attentes présumés des passagers (ex.: P11 qui racontait avoir circulé plus rapidement qu’à l’ordinaire sur autoroute pour ne pas que ses passagers, qui *“avaient sûrement très hâte d’être rendus à Montréal”*, soient *“fatigués de [le] voir rouler lentement”* (cf. p. 228-229);
- de l’état particulier dans lequel peuvent se trouver les passagers (ex.: *“Quelqu’un qui est malade, il ne faut pas aller trop vite parce que ça brasse trop là”* (M10));
- et aussi des émotions qui peuvent résulter de l’interaction avec le passager. Par exemple :

“Être toute seule avec ma sœur, ou bien toute seule avec ma mère, ça ne sera pas le même style de chauffage. (...) Ma mère vraiment, elle me stresse quasiment tellement qu’elle n’arrête pas [de me faire des commentaires]. Quand je conduis, c’est ça qui m’énerve parce qu’elle n’arrête pas de me dire des affaires. Tsé je conduis correct, mais elle trouve que c’est trop vite pour elle. Mettons, ce que je te disais, le 70 que ça virait à 50. Quand j’arrive à cette place là, puis qu’elle est à côté de moi, [avec une voix nasillarde] : « Ralentis là. Tu es au-dessus de la limite ». Mais attends, ça va ! Je ne commencerai pas à braker parce qu’il y a des chars en arrière. C’est encore bien plus dangereux de même ! Puis là : « Arrête de crier après moi ». Je ne crie pas après toi ! C’est parce que elle, tu fais juste lever le ton de même, elle dit que tu cries après elle. En tout cas. Elle est de même. Je ne peux pas rien faire là. Ça tout le temps été de même quand j’ai conduit. Fait que j’aime autant mieux pas conduire quand elle est dans le char là.” (E1F2)

“J’avais un chum à ce moment là. Puis vraiment, on s’est engueulés en auto. Je conduisais puis il s’est comme mis à frapper partout. Tsé vraiment c’était comme une crise d’hystérie. Je ne sais pas c’était quoi là, mais en tout cas. Ça, ça m’a

vraiment marquée. En tout cas pour dire, une fois que j'ai été vraiment stressée au volant là, il y a ça. Je l'ai dumpé en ville. J'ai dis là, calme toi puis fait quelque chose parce que ça ne marche pas. Je ne me ferai pas parler de même. Puis je le sais que j'ai rien vu aller de la route à ce moment là. J'étais complètement dans la discussion. J'étais complètement en train de me dire qu'est-ce qu'il va faire ? C'est quoi la prochaine étape? Là il frappe dans la vitre. Là après c'est quoi, il va me frapper ? Une situation vraiment perturbante. (...) En tout cas, ce trajet là, vers Québec, a été assez difficile. 40 minutes de distraction finalement." (EF8)

Tout ceci sans compter les cas où la vitesse de circulation peut être modifiée pour faire suite à la demande express du ou des passager(s) :

“Ma mère, elle nous dit tout le temps d'aller moins vite. C'est un classique. Tu vas à 111, elle dit : « Va pas trop vite ». (...) [Alors quand elle le demande], je vais aller un petit peu moins vite pour la rendre confortable.” (EF3)

“C'est 118 sur l'autoroute. À moins justement que je sois avec [mes parents] puis qu'ils disent : « Roule à 110, parce que là ça coûte moins cher de gaz quand qu'on roule moins vite ».” (E1F2)

On le voit, la présence de passagers n'est pas elle non plus une situation que l'on peut très aisément cerner. S'il est manifeste qu'elle peut (entre autres) intervenir sur la dynamique du confort, il est tout aussi évident qu'elle peut le faire en raison de nombreux facteurs, et en empruntant de multiples voies (via le sentiment de responsabilité, via les émotions, via la distraction). Il faut en outre préciser que dans une situation comme celle-ci, s'ajoute automatiquement une autre dimension : celle d'assurer le confort des passagers. Dans certains cas en fait, le conducteur peut tolérer de circuler à une vitesse qui ne lui convient pas afin que ses passagers, eux, se sentent bien (qu'ils se sentent en sécurité, notamment). Et ce n'est pas nécessairement que par pure considération pour l'autre. En effet, un passager « stressé », anxieux peut involontairement transmettre son malaise au conducteur :

“Quelqu'un qui est stressé à côté de moi j'avoue que c'est assez tannant là. (...) [Quand je suis passagère], je suis un petit peu stressée même si la personne peut-être conduit la même chose que moi. Si j'ai pas le contrôle, c'est pas pareil. Puis j'aime pas ça. Mais j'essaye de ne pas avoir l'air trop stressée pour justement ne pas stresser la personne qui doit avoir le contrôle de la situation.” (EF8)

Évidemment, la dynamique du confort n'explique pas tout (le conducteur peut tout simplement souhaiter éviter de provoquer un conflit, par exemple). Mais force est d'admettre qu'on y revient souvent !

8.3.4 Les modifications de la vitesse pratiquée liées à un changement de véhicule

Une autre circonstance ayant pour effet d'entraîner une augmentation ou un abaissement de la vitesse pratiquée, et mentionnée par environ le tiers de mes participants, a trait au véhicule conduit.

Une augmentation de la vitesse peut tout d'abord se produire lorsque la personne se retrouve au volant d'un véhicule plus performant que celui qu'elle conduit usuellement, ou à tout le moins au volant d'un véhicule qui fait différemment « sentir la vitesse ». En fait, il s'agit là d'une accélération totalement involontaire – que le conducteur verra d'ailleurs souvent à corriger lorsqu'il en prendra conscience – et qui résulte essentiellement du fait que l'appréciation de la vitesse atteinte se trouve faussée :

“Ça peut dépendre de l'auto. Ça peut être plus que 120 des fois aussi [sur l'autoroute] parce que l'auto de [mon mari] ça ne paraît pas qu'on va vite. Alors des fois, avec son auto, ça peut aller plus vite que 120. Mais ça va s'organiser pour redescendre. Parce que j'aimerais pas avoir une amende.” (MF3)

Une augmentation – moins ponctuelle et plus assumée – peut également survenir lorsque la personne améliore son état de confort, lorsqu'elle se retrouve dans un assemblage corps-voiture dans lequel elle se sent mieux encore :

“[La voiture de mes parents] elle, elle va mieux tsé. C'est une plus grosse voiture. Ça tu te sens comme plus en sécurité. Puis elle a une meilleure tenue de route que la mienne. Et ça fait que je roule un peu plus vite avec leur voiture.” (EF8)

À l'inverse, une dégradation de l'état de confort, un assemblage corps-voiture dans lequel le conducteur se sent moins à l'aise, moins en sécurité pourra avoir pour effet d'entraîner un abaissement de la vitesse pratiquée :

“Si je conduis la Corolla à ma blonde, [ou si] je conduis mon camion, c'est pas pareil toute à faite. Tsé je vais être beaucoup plus prudent en Corolla encore. Je

vais rouler encore moins vite. Parce que je sais que je suis en moins bonne sécurité.” (PF5)

“Quand je ne connais pas le véhicule. Parce que ça arrive qu’on loue des véhicules. Quand on va à l’extérieur, je ne connais pas le véhicule. C’est un véhicule qui est peut-être plus gros, ou ça m’est arrivé de conduire des cubes. Je ne connaissais pas vraiment ça. J’étais un peu plus nerveuse avec un cube. La conduite n’est pas la même. C’est plus long, tout ça. Quelque chose de trop long, ça m’inquiète un peu. Je vais-tu passer ? Fait que ça c’est des genres de situation qui vont faire en sorte que je vais conduire moins vite là.” (M10)

Les commentaires relatifs à un changement de véhicule renvoient donc pour la majorité à des aspects dont j’ai déjà assez largement traités. Il me semble cependant important de souligner que la situation « changement de véhicule » n’implique pas uniquement qu’une modification plus ou moins temporaire de la vitesse de circulation. De fait, le conducteur peut parfois parvenir à « habiter » totalement un second véhicule, et c’est donc plus largement à un tout autre mode de conduite, spécifique à l’assemblage corps-voiture en cours, que l’on assiste dans ce cas :

“La voiture va faire varier ça un petit peu aussi. La Miata ma conduite est plus sportive. Ça je le sais. Je ne dis pas que je vais plus vite, mais je vais différemment. Je ne dépasserai pas les limites de vitesse, mais je vais me rendre peut-être plus vite à la vitesse où je dois me rendre. Parce que c’est prime, puis c’est une conduite sportive là.” (PF6)

“Quand je me promène avec ma vieille voiture, (...) je profite carrément de la situation de conduire la voiture. Entendre le bruit. Me concentrer sur l’auto en soi-même. Parce que bon, c’est une vieille auto, ça ses caprices. Tu écoutes plus les bruits de châssis, de craquements, ces trucs là. C’est un autre mode que tu te mets. Puis c’est en mode plaisir de conduire. Tsé c’est pas pareil. (...) [Puis] c’est encore plus lent avec ma Mustang. Parce que c’est une pièce de collection. Fait que je la ménage. Au contraire, tu veux qu’elle dure longtemps. Fait que tu ne feras pas le fou. Tu vas juste des fois t’amuser à décoller un petit peu rapide. Faire 1, 2, juste pour le plaisir de l’exhaust, puis de la performance un peu. Mais tu vas arrêter après la deuxième. Tu n’iras même pas en 3^e, tu vas faire 1-2. Puis tu arrêtes ça en 3. Tsé tu la montes, rapide, à 50-90 [km/h], mais tu arrêtes là. Tu ne vas jamais rouler [vite avec ça]. De toute façon, c’est pas faite pour rouler ces [voitures là]. C’était pas sécuritaire en roulant vite.” (PF5)

8.3.5 *Les autres circonstances entraînant une modification de la vitesse pratiquée*

Parmi les autres circonstances entraînant une modification de la vitesse pratiquée figure ce que l'on pourrait appeler « l'auto-distraktion ». La vitesse de circulation peut en effet différer de l'usuel lorsque le conducteur se laisse entièrement absorber par ses pensées :

“[Ma femme] va souvent me dire : « Tu dois penser à quelque chose là, tu vas tellement pas vite ». Oui c'est vrai, je pense à quelque chose d'autre. Mais j'aime autant avoir le réflexe d'aller lentement quand je pense à d'autre chose, que de me mettre à accélérer, accélérer, accélérer. (...) C'est mon réflexe naturel. (...) Je lâche la pédale.” (PF8)

Les conséquences de ce type de distraction ne sont cependant pas apparues uniformes. En fait, pour certains de mes interviewés cette situation ferait toujours en sorte qu'ils circulent plus rapidement qu'à l'accoutumée, mais pour d'autres elle ferait au contraire en sorte qu'ils circulent plus lentement, et pour d'autres encore qu'ils circulent, selon le cas, soit plus rapidement, soit plus lentement. Les propos de mes participants laissent en outre entendre que ce type de distraction occasionnerait la plupart du temps une variation somme toute minime de la vitesse de circulation. Chez au moins l'un d'entre eux toutefois, il semble que le changement pourrait à certaines occasions s'avérer relativement important. De fait, si PF8 n'a pas lui-même précisé l'importance de la réduction de vitesse que son « réflexe » pouvait engendrer, aux dires de sa conjointe, de temps à autre “*il tombe dans la lune, mais dans la lune ! Tellement à presque oublier de peser sur l'accélérateur*” (MF8) et à se retrouver, par exemple, à circuler à 80 km/h sur une autoroute interurbaine. La situation de distraction pourrait donc se traduire, chez PF8, par une diminution de la vitesse pouvant parfois aller jusqu'à 40 km/h ! Identifier le mécanisme *précis* via lequel « l'auto-distraktion » provoquerait ces différents changements dans la vitesse de circulation des individus constitue cependant une toute autre question, et pour laquelle je ne trouve pas véritablement de réponse dans mes entretiens. Il me semble toutefois possible d'avancer que certaines personnes sont probablement davantage sujettes que d'autres à se « laisser conduire » par leurs

pensées²¹⁵, et que ce n'est pas toujours pour les mêmes raisons que ce facteur influencerait la vitesse pratiquée. Chez les conducteurs novices, notamment, ce type de distraction pourrait tout simplement jouer en leur faisant oublier de consulter le tachymètre :

“Quand je suis déconcentrée, quand je suis distraite. Quand je ne regarde pas mon compteur de vitesse, ça. Je pense que je suis un petit peu comme mon père. J'ai le pied lourd sur l'accélérateur. Tsé je ne m'en rends pas compte puis j'accélère. Donc ça, si je ne regarde pas mon compteur de vitesse, je vais me mettre à accélérer sans m'en rendre compte.” (EF4)

Les autres circonstances que l'on peut retrouver dans mes entrevues n'ont toutes été évoquées que par un nombre relativement restreint de participants. Trois interviewés ont par exemple relevé les changements qu'ils ont pu apporter dans leurs vitesses de circulation lorsqu'ils ont eu à circuler dans un tout autre environnement de conduite :

“C'est sûr que si je m'en irais dans un pays où qu'on peut rouler plus vite, probablement que je roulerais plus rapidement. Si tu roules en France. J'ai déjà roulé un peu en France, là tu adaptes ta conduite aux gens qui roulent à l'entour de toi. Il ne faut pas se le cacher. Si je suis en gang, tu roules en gang. Tu vas adapter ta conduite à la gang.” (PF5)

Dans une telle situation, on peut assez facilement présumer que c'est plus globalement à un processus de redéfinition de la vitesse de confort que l'on assiste. La vitesse à laquelle le conducteur se sent bien n'est plus la même parce que les conditions qui participent à la délimitation de cette vitesse ne sont plus les mêmes :

“Je suis allée en France cet été. Puis la limite de vitesse là-bas c'est 130 kilomètres heure. Bien tsé finalement, les gens roulent à 145 à peu près. Si tu roules à 130, tu te fais dépasser tout le temps. Puis vraiment vite là. Oui à ce moment là, je conduisais plus vite parce que finalement tu suis tout le monde. C'est l'été aussi. Puis on dirait que leurs voitures sont faites pour ça là. Je sais pas. Pourtant c'était une petite auto qui équivaut à une Sprint ici. Je suis sûre que ça ne va pas à 130

²¹⁵ PF8 serait d'ailleurs l'une de ces personnes, comme en attestent également les commentaires de sa fille : *“Mon père c'est quelqu'un qui réfléchit beaucoup aussi ça fait qu'il peut aller à 50 sur l'autoroute quasiment puis il peut ne même pas s'en rendre compte. C'est pour ça qu'il a un cruise control dans son auto !”* (EF8).

une Sprint ! Sauf que pour eux-autres, leurs autos elles sont faites pour aller à cette vitesse là. À cause de leur limite de vitesse j'imagine. Je ne sais pas trop. Mais c'était pas. On dirait que c'était normal là-bas. Je sais pas. Ici là, je ne conduirais même pas à 130. Nos routes ne sont pas. Ils ont l'hiver, on dirait qu'ils sont toutes craquées, qu'il y a plein de fentes. Il y a plein de réparations, tout ça. Là-bas la route est comme plus belle puis on dirait que ça va mieux. Oui. C'est peut-être là que j'ai été le plus vite finalement. C'est peut-être en France. Étant donné que tout le monde va plus vite. Qu'on dirait que les voitures sont faites pour ça. Puis tu es en vacances ! Mais encore là. Mettons que j'aurais senti que ça aurait été dangereux de conduire à cette vitesse là. Mettons que j'aurais senti que je perds le contrôle, le moins. J'aurais pas été à cette vitesse là. C'est toujours en fonction de si je me sens en sécurité ou pas. Même si je suis avec quelqu'un d'autre, qui voudrait que j'aille plus vite ou quoi, ça ne m'incite pas à aller plus vite pour ça. Mais peut-être l'effet de masse. Vu que tout le monde conduit à 160 là-bas quasiment tsé. Fait que ça te fait accélérer. 125 c'est rien pour eux. Tandis qu'ici 125 tu dis oupelaye. Là ça commence à être du stock." (EF8)

Une toute autre circonstance, soulignée par deux interviewés, a quant à elle trait à la cargaison transportée :

“J'ai par exemple à déménager des choses pour quelqu'un. Faut pas que je casse ses trucs là. C'est plus dans des situations comme ça [que je vais conduire moins vite]. Parce que même pour le bureau, on a des fois des choses à transporter. Bien là je ne veux pas trop rouler vite pour ne pas l'abîmer.” (M10)

“Je me rappelle récemment, un de mes amis, je devais changer leur ordinateur de place, de maison. Puis là, je veux dire, ça avait changé dramatiquement. Parce qu'il y avait à peu près 10 000 piasses de pièces d'informatique dans le coin de mon auto. J'allais vraiment lentement là parce que tu ne peux pas te permettre de briser ça. Là ça avait dramatiquement. Je veux dire, j'étais en dessous de la limite, à rouler toute comme il faut, lentement. Parce que je faisais attention à la cargaison qu'il y avait.” (EF6)

Dans un cas comme celui-ci, on peut plutôt établir un parallèle avec la situation « présence de passagers », comme l'avait d'ailleurs lui-même fait EF6 dans la suite de son commentaire : *“Ou si quelqu'un était blessé, sur le siège du passager. Je voudrais faire attention, j'irais probablement plus lentement là. Comme faire attention à la cargaison”*. C'est donc parce que s'impose à son (bon) état d'esprit une responsabilité supplémentaire – celle d'assurer le « bien-être » de sa cargaison – que le conducteur ralentirait son tempo dans une telle situation.

Les quelques autres situations excédentaires dont ont fait état mes interviewés nous ramènent, elles aussi, à des idées dont j'ai déjà discutées. Je ne m'y attarderai donc pas. Deux des exemples ci-haut présentés (ceux de EF8 (cf. voyage en France) et de EF6 (cf. cargaison)) introduisent toutefois une nouvelle dimension en soulevant la question des vitesses à caractère exceptionnel.

8.4 Les circonstances qui entraînent une vitesse perçue comme étant exceptionnelle

La majorité de mes participants ont pu se remémorer au moins une situation où la vitesse atteinte s'est avérée hors de l'ordinaire, où ils ont à leur sens clairement dérogé de ce qui constitue pour eux la norme.

J'ai bien pu recenser quelques situations qui se sont soldées par une vitesse exceptionnellement basse : chez EF6, lorsqu'il a eu à transporter sa précieuse cargaison informatique (cf. page précédente), mais aussi chez MF4, en raison cette fois-ci d'un problème oculaire (*"J'avais fait une conjonctivite (...) et il y avait un œil que je n'étais pas capable d'endurer le verre de contact. Alors je conduisais juste avec un verre de contact. Je peux vous dire que je suivais les limites à ce moment là"*), et chez PF2 qui, pour imiter un collègue de travail, s'est efforcé de circuler à 100 km/h sur une autoroute interurbaine afin de réaliser une économie d'essence (il ne l'a fait qu'une seule fois puisque, comme il le mentionnait lui-même *"c'est pas facile. C'est de changer des habitudes là. (...) De ne pas aller vite, on dirait qu'on devient plus impatient"* (PF2)). Toutes les autres situations recensées se sont toutefois traduites par une vitesse exceptionnellement élevée.

Dans de nombreux cas, c'est de manière totalement fortuite que mes participants ont atteint une vitesse « anormalement » élevée pour eux puisque celle-ci était liée, par exemple, à un changement de véhicule (ex.: une mère qui franchit le cap du 110 km/h sur une route secondaire au volant d'une voiture de location, *"une grosse fourgonnette*

américaine, silencieuse au boutte. (...) J'avais même pas vu que j'avais passé 110 ²¹⁶ (MF8)), à de la distraction (ex.: EF4 qui atteint 130 km/h sur une autoroute interurbaine (cf. p. 310) et EF1 qui, dans des circonstances semblables, atteint 140 km/h sur une autoroute urbaine), à une émotion particulièrement forte (ex.: P11 qui atteint 140 km/h sur une autoroute urbaine en raison d'un retard important (cf. p. 347), et MF6 qui dépasse le cap du 70 km/h en ville en raison d'une urgence médicale ("*Un enfant à moitié commotion cérébrale. Tu le traînes au CHUL, il ne faut pas qu'il s'endorme puis il vomit. J'avoue que j'ai pesé pas mal plus fort là*" (MF6)), à de la surconsommation d'alcool ("*J'avais peut-être 18-19 ans. Je suis allé à 180 sur Charest quand j'étais saoul, assez avancé. Le lendemain tu te dis qu'il ne faut pas que tu fasses des affaires de même. Mais tsé quand tu es saoul, tu es niaiseux un peu*" (EF3)), ou, – comme c'est probablement assez souvent le cas – à une combinaison de facteurs :

“À un moment donné, je me souviens, j'étais assuré sur le char [de mon père] dans ce temps là [voiture qu'il n'avait toutefois pas souvent conduit]. On est venu à Québec puis je ne checkais pas, puis j'étais rendu à 145 là. Je fais ho ! [Mon père] checke et il fait : « Ouais ». Tsé il ne s'en est même pas aperçu lui non plus.” (E9)

“Une fois ça m'est arrivé que je sois montée à 110 [sur une route secondaire]. Pas longtemps mais c'est parce que ça (...) devait faire deux heures qu'on roulait. Dans des chemins que je ne connaissais pas. C'était la première fois que j'y allais. On dirait que quand je suis retombée dans cette route là, que je connaissais, j'ai comme accéléré naturellement. J'avais hâte d'arriver, c'est sûr. Puis je ne m'en suis vraiment pas rendue compte parce que ma cousine me disait : « Tu ne trouves pas que tu roules vite ? ». J'ai faite : Ah oui ! J'étais à 110. (...) Mais oui je me suis surpris. Je suis tombée dans un chemin que je connaissais. (...) J'étais fatiguée, j'avais hâte d'arriver, puis comme la route que je connaissais, que je faisais tout le temps, bien j'ai accéléré.” (E1F5)

“Sur la 132 j'ai rarement dû dépasser mon 110. C'est vrai que la fois où je suis allée reconduire [ma fille] puis que le policier que je connais m'a arrêtée ! Heureusement, j'ai pas eu de contravention. (*Puis c'était probablement la seule fois où ça été vraiment...*) Bien oui parce que je savais que j'étais en retard à son rendez-vous. Mais j'avais pas réalisé là. Habituellement je ne suis pas rapide. C'est sûr que sur les trajets qu'on fait habituellement, on est plus sécuritaire hein.” (MF5)

²¹⁶ Elle l'a su après s'être faite intercepter par la police !

Il s'est néanmoins présenté des cas où une vitesse « anormalement » élevée a été adoptée par choix. Et c'est dans ce que l'on pourrait appeler la « situation du test ».

La « situation du test » renvoie tout d'abord à la mise à l'épreuve du véhicule conduit. Quatre pères ont en effet mentionné qu'il leur est déjà arrivé au moins une fois, après avoir fait l'acquisition d'une nouvelle voiture, de circuler exceptionnellement vite “*pour l'essayer*”, “*pour savoir comment qu'elle se comportait*” (PF5), ou plus simplement pour savoir jusqu'à quelle vitesse cette voiture pouvait « monter ». Si le test d'un nouveau véhicule, aux dires de ces quatre hommes, ne dure qu'un assez court instant et qu'il est effectué dans des conditions bien particulières (sur une autoroute interurbaine, alors que la route est excellent état, et qu'il n'y a aucun trafic aux environs), il n'en demeure pas moins que c'est lui qui a donné lieu aux vitesses et aux accroissements de vitesse les plus élevés : 160 km/h pour PF1 et PF6 (soit 20 km/h de plus qu'à l'ordinaire chez PF1, et 40 km/h de plus chez PF6), 200 km/h pour PF5 (soit 80 km/h de plus qu'à l'ordinaire) et même 220 km/h pour PF2 (soit 105 km/h de plus) !

Une « situation de test » a aussi été mentionnée par quatre jeunes conducteurs (deux hommes et deux femmes), et par deux participants complémentaires (M10 et P11). Toutefois, dans leur cas, il ne s'agissait pas tellement d'évaluer les performances du véhicule conduit que d'expérimenter une sensation, de tester l'effet que produit l'adoption d'une vitesse élevée, et de mettre à l'épreuve leurs capacités de conducteur :

“Mon chum il avait une 40 SX puis là je voulais savoir un peu qu'est-ce qu'il y avait dans le moteur. Il n'y avait personne dans le chemin, il n'y a jamais personne là, puis on a fait super attention. (*Puis tu as monté à combien ?*) Euh, ça fait longtemps mais je pense. Maximum 140. C'était vraiment pas plus vite. (*Mais c'était pour voir euh... Comment c'est que de rouler à cette vitesse là avec cette voiture là quoi ?*) Oui bien, je sais pas ! Tsé c'est comme quand tu vas dans les manèges, tu recherches quoi ? De l'adrénaline, je sais pas. Juste pour voir qu'est-ce que ça faisait.” (E2F2)

“Quand je commençais à conduire, quand j'étais plus jeune, Boulevard Versant-Nord, j'ai sûrement dû aller à 90-100. Oui. Pas longtemps là mais, oui. Comme ça ! Pour le plaisir. (*Pour le plaisir. Mais le plaisir surtout de conduire à cette vitesse là ou...*) Oui, juste pour voir. Pour voir qu'est-ce que ça fait. Juste pour réaliser. Tu le vois à la fin : Ah, c'est comme ça ! Puis sur l'autoroute, par

exemple, là je suis monté à 200. (...) C'était à 17 ans, 18 ans. Juste après le permis parce que je voulais voir. Fallait que j'essaye voir qu'est-ce que ça. Jusqu'où que je pouvais aller. Qu'est-ce que ça faisait. Puis ça commençait à bouger un petit peu ! (*Oui, oui j'imagine. Mais c'est plus pour la sensation. C'est pas pour voir qu'est-ce que l'auto pouvait faire. C'était plus pour voir comment...*) Oui, et puis moi aussi. Comment je pouvais contrôler, puis toute. (*Ça t'es arrivé une fois ou...*) Oui. Une fois ou deux max. Mais le deuxième coup, j'allais à 185 genre. (*Mais ça c'est vraiment quand tu as commencé. Est-ce qu'après...*) Non. Jamais après. C'est beau [je le sais maintenant ce que ça fait]." (EF3)

Comme le laisse entendre l'extrait d'entrevue de EF3, « tester la vitesse » est sans doute une expérience qui interpelle davantage le nouveau conducteur (P11, tout comme M10, ont d'ailleurs précisé que "*c'est plus quand j'étais jeune que je me suis amusé à voir jusqu'à quelle vitesse je pouvais rouler*" (P11)), en autant, évidemment, qu'il considère en avoir l'opportunité²¹⁷. Et si expérimenter la vitesse ne semble pas forcément requérir l'atteinte d'une vitesse beaucoup plus élevée que celle qui est usuellement pratiquée, on peut néanmoins considérer que cette autre « situation test » se traduit elle aussi par des accroissements de vitesse (la plupart du temps) significatifs : 130 km/h pour E1F2 (soit 10 km/h de plus qu'à l'ordinaire), 140 km/h pour E2F2 et M10 (soit respectivement 25 km/h et 20 km/h de plus), 155 km/h pour EF7 (35 km/h de plus) et 185-200 km/h pour EF3 (55-70 km de plus)²¹⁸.

En bout de ligne toutefois, ce n'est pas tellement par les vitesses atteintes que ces deux derniers cas de figure se distinguent le plus du lot que par leur aspect décisionnel. De fait, la grande majorité des vitesses inhabituelles – qu'elles aient été jugées exceptionnelles *ou* occasionnelles – revêtaient manifestement un caractère spontané, non programmé, voire totalement involontaire. Évidemment, que j'en sois parvenue à la conclusion que ces vitesses relèvent d'abord et avant tout, par exemple, d'un *feeling* du risque, d'une émotion particulière, ou encore d'un changement de véhicule ne signifie pas que je les estime exemptes de toute forme de décisions. En fait, le principal constat

²¹⁷ Deux jeunes hommes (EF6 et E9) ont en effet mentionné qu'ils auraient eux aussi bien aimé « tester la vitesse » mais qu'ils ne pouvaient le faire faute d'avoir accès à un véhicule suffisamment performant.

²¹⁸ P11 n'a pas indiqué la vitesse atteinte.

qui s'impose à mon avis, c'est que ce n'est pas la raison qui, à l'origine, initie le plus souvent le changement. C'est ce que le corps et l'esprit ressentent à la rencontre d'une situation donnée.

CHAPITRE 9

LE FRANCHISSEMENT DES FEUX DE CIRCULATION

Deux cas de figure ont principalement été considérés dans mes entrevues en regard du franchissement des feux de circulation, soit le passage sur feux jaunes et le passage sur les feux que l'on appelle dans le langage courant des « feux jaunes foncés », des « feux jaunes oranges » ou des « feux jaunes brûlés », c'est-à-dire des feux qui sont passés au rouge avant que le conducteur n'ait totalement complété sa traversée de l'intersection. La question du franchissement des feux *pleinement* rouges a également été abordée, bien que de façon un peu moins systématique. Comme elle témoigne d'un tout autre type de comportement – dans la mesure où le passage sur feux pleinement rouges, contrairement aux deux autres types de passage, est toujours précédé d'un arrêt complet à l'intersection – cette question sera examinée dans un second temps.

9.1 Le franchissement des feux jaunes et des feux jaunes « brûlés »

Deux tendances distinctes ont pu être dégagées des propos ayant trait au franchissement des feux jaunes. Pour un peu moins de la moitié de mes participants (13), franchir un feu jaune ne s'avère manifestement pas une pratique souhaitable; s'ils constatent que cela leur arrive bel et bien à l'occasion, pour eux l'objectif demeure néanmoins de s'immobiliser, le plus souvent possible. Chez les 17 autres participants cependant (six pères, trois mères, deux jeunes hommes, trois jeunes femmes et les trois participants complémentaires), franchir un feu jaune est de toute évidence envisagé comme une pratique relativement anodine et à laquelle, par le fait même, ils prétendaient s'adonner sur une base assez régulière.

Les commentaires relatifs au franchissement des feux jaunes « brûlés » ont quant à eux pu être scindés en quatre catégories : 1) Il ne m'est jamais arrivé de franchir un tel feu, et je ne voudrais surtout pas que cela se produise (quatre participantes), 2) Il m'est déjà arrivé de franchir un tel (ou de tels) feu(x), mais c'était toujours uniquement par accident (ex.: j'étais certain(e) d'avoir le temps de franchir l'intersection avant que la lumière ne passe au rouge; neuf participants), 3) Il m'arrive de franchir de tels feux, mais je souhaite autant que possible ne pas le faire (sept participants), et 4) Il m'arrive de franchir de tels feux, et cela ne me semble pas bien grave (dix participants).

Si l'on peut assez facilement déceler l'intention, la norme que ces conducteurs souhaitent généralement appliquer lorsqu'ils atteignent un carrefour signalé par feux, il n'en demeure pas moins que le comportement adopté aux feux de circulation relève d'abord et avant tout de l'évaluation qui est faite de la situation courante, d'une décision – s'immobiliser ou continuer ? – qui doit être prise à *chaque passage* : “*Si j'ai le temps de passer, j'ai le temps de passer. Mais si j'ai pas le temps, bien j'ai pas le temps là. Ça dépend des situations, tout le temps*” (E2F2). Et il ne s'agit pas d'une décision toute simple, si l'on en juge par les nombreux critères décisionnels qu'ont pu identifier mes interviewés. Choisir de s'immobiliser ou au contraire de franchir l'intersection peut en fait être fonction, notamment :

- De la distance à parcourir avant d'entrer dans l'aire d'intersection ;
- De la longueur de l'intersection à franchir ;
- De la durée estimée du feu jaune ;
- Du nombre de véhicules à l'avant et de la durée estimée de leur temps de passage ;
- Du comportement prévisible du conducteur à l'avant (va-t-il s'immobiliser ou franchir le feu ?) ;
- De la présence d'un véhicule à l'arrière qui pourrait entrer en collision si l'on freinait trop brusquement ou de façon inattendue (le comportement que le conducteur à l'arrière est susceptible de prévoir, donc) ;
- De la densité du trafic (notamment sur la voie perpendiculaire) ;
- Du dégagement visuel ;
- De la présence (et du nombre) de piétons qui s'appêtent à traverser l'intersection ;
- De l'état de la chaussée (ex.: on peut choisir de « forcer » un peu le passage du feu sur une chaussée mouillée, enneigée ou glacée puisqu'il pourrait y être hasardeux d'y freiner rapidement) ;
- De la séquence des autres feux situés en amont ou en aval (ex.: on peut choisir de « forcer » un peu le passage du feu dans l'espoir de retomber sur une séquence de feux verts, ou au contraire de s'immobiliser parce qu'on anticipe de toute façon une séquence de feux rouges à l'avant).

C'est donc toujours au moment présent que le passage au feu de circulation se gère, selon le contexte particulier dans lequel se trouve le conducteur :

“Il y a-tu du monde, il y a-tu des autos ? Toujours relatif à ça. J’essaie de ne pas non plus tsé : Moi je passe sur les jaunes, donc je passe sur les jaunes. Non. C’est selon le contexte, tout le temps.” (EF7)

“Ça va dépendre des lumières. Il y a des lumières qui changent très rapidement. Ça va dépendre des endroits où tu es. Ça fait combien de temps que tu attends. Surtout hein. Les lumières où tu as à tourner, puis que tu as deux-trois voitures qui tournent à la fois. Ça des fois, on est plus porté la jaune à l’utiliser pour tourner.” (PF6)

Il faut toutefois souligner que bien que plusieurs considérations peuvent potentiellement être prises en compte, il s’agit quand même généralement d’une décision relativement fugace, et qui est pour une très large part liée à la vitesse de circulation. Le conducteur dispose en effet de quelques secondes pour juger de la situation, et ultérieurement pour choisir²¹⁹ de s’immobiliser, de continuer au même rythme ou même d’accélérer, mais c’est en grande partie en fonction de la vitesse à laquelle il arrive à l’intersection que sa décision sera prise puisque ce qu’il évaluera, surtout, c’est s’il est apte à s’immobiliser convenablement et sécuritairement, s’il lui apparaît (ou non) plus opportun de continuer sur sa lancée *compte tenu de l’importance du freinage* que nécessiterait l’arrêt complet. Comme le soulignait MF3, le passage au feu de circulation est donc pour beaucoup une question d’élan, une décision très rapide qui est prise *dans le cadre d’un rythme de déplacement donné* :

“C’est une question d’élan. Fait que c’est comme si tu ne regardais pas tant que ça quand tu la traverses cette foutue lumière là. C’est pas comme un stop. (*Donc c’est vraiment sur l’élan. Puis on juge une fois sur place.*) Oui. Mais je ne suis pas sûre que je juge tant que ça. Je dis que je suis vigilante, oui. Quand je conduis je suis vigilante. Mais ça je me rappelle d’élan. Me semble que quand tu as une lumière jaune, des fois tu te dépêches à passer. Ça peut être un petit réflexe

²¹⁹ Compte tenu des conditions rencontrées à l’intersection mais aussi du véhicule conduit puisque, comme le faisait remarquer P11, “*le genre d’auto qu’on a, ça joue beaucoup sur nos façons de conduire. L’affaire que j’ai là, juste freiner tu sens qu’elle ne veut pas s’arrêter. Parce que c’est lourd puis. Je pense que c’est une des raisons pour laquelle des fois je me dis bof [je passe sur le feu jaune].*”

mauvais que j'ai. Puis des fois ça peut même arriver quelques fois de suite.” (MF3)

Et il ne s'agit pas toujours d'une décision facile à prendre. D'abord, parce qu'il existe une zone de dilemme, un point dans l'espace où le meilleur choix ne s'impose pas clairement : *“Je trouve qu'il y a un point là, il y a une distance où le choix n'est pas évident. Tu ne sais pas quel faire. Avant ça, mon choix est toujours d'arrêter. Mais après ça...”* (S12). Ensuite, parce que les conditions rencontrées ne sont pas exactement les mêmes d'une intersection à l'autre :

“On dirait qu'ici [les feux] ne sont jamais à la même longueur de temps. Puis là tu te dis ouais, j'ai-tu le temps, j'ai-tu pas le temps ? Puis c'est là que tu prends un guess. Des fois tu fais : Ouais mais crime, il me semble que je roulais trop vite pour freiner. Là il faut que tu passes.” (EF7)

En fait, même si le conducteur a la ferme intention de respecter le règlement, la mouvance des conditions rencontrées fait en sorte qu'il ne peut toujours y parvenir :

“Il y a des fois, vraiment, on ne le fait pas exprès hein. On passe dessus puis elle change plus vite qu'on ne se l'est imaginé. Je pense que c'est presque pas [possible de toujours arrêter au feu jaune]. En tout cas, ça doit être assez difficile de dire, vraiment, [parce qu']il me semble que c'est ce que j'essaie de faire puis je n'y arrive pas.” (MF5)

Ce dernier commentaire s'applique également au franchissement des feux jaunes « brûlés ». Il s'avérait en effet assez manifeste chez un certain nombre de mes participants que cette infraction est le plus souvent commise un peu malgré eux ; s'il leur arrive de « brûler » un feu rouge, c'est parce qu'ils ont mal évalué leur temps de passage, parce qu'ils ont mal estimé la durée du feu jaune, ou alors c'est parce qu'ils arrivaient trop rapidement à l'intersection pour s'immobiliser de façon sécuritaire :

“C'est arrivé une fois que je pensais que j'avais le temps mais il est tombé rouge. Là, je ne me suis pas aimée. (...) La rouge c'est faite pour ne pas passer.” (MF2)

“Quand je prends une jaune orange, c'est que je ne m'en rends pas compte. Bien pas que je ne m'en rends pas compte, mais c'est que je pensais que j'avais plus de temps. Je pensais que j'avais le temps puis là oups, ça l'a [passé au rouge]. Mais je ne suis pas du genre à faire exprès de prendre une jaune orange là, juste pour dire : Ah je suis capable, je suis capable, je suis capable. Non.” (EF8)

“Si j’ai une trop grande vitesse. Des fois je me dis, christ, c’est plus dangereux que je fourre les brakes, pour essayer de la pogner, d’arrêter, que de continuer puis de la pogner jaune orange.” (EF7)

Mais il y a également quelques participants pour qui le passage sur feux jaunes « brûlés » semble représenter une pratique relativement anodine. De toute évidence, ce qui leur importe ce n’est pas tellement de respecter le règlement que de voir à traverser l’intersection de façon sécuritaire :

“Ça va arriver qu’elle est jaune avancé. Si d’après moi j’ai pas le temps d’arrêter, ou qu’il y a du monde avec moi puis il faudrait que je freine puis tout le monde va se ramasser. Ils vont rester toute surpris, non. Si je pense que j’ai le temps, je vais passer. C’est vrai que des fois elle peut avoir tombé rouge là, juste. Assez sur la limite là. Mais je ne pense pas d’avoir été dangereux.” (PF2)

“Jaune brûlé ça arrive des fois. Je vais jeter un coup d’œil, puis si je vois qu’il n’y a rien. C’est sûr que si il y en a un qui est sur le bord puis qui est prêt à partir, je vais plutôt forcer pour arrêter. S’il n’y a rien, un coup d’œil puis tu passes. (...) Je m’en viens, puis là je la vois la lumière. Elle change au jaune. D’après la distance, compte tenu de la vitesse que je roule, je me dis il n’y a personne. Regarde. Quand même si elle changerait. Elle changera. C’est toute.” (PF7)

En fait, si le franchissement des feux de circulation relève d’une décision hautement contextualisée, la décision qui est prise ne repose pas pour autant que sur la seule raison pure. Le principe, la norme que ces conducteurs souhaitent autant que possible respecter oriente également leur choix puisqu’elle détermine le degré de confort avec lequel l’intersection sera franchie.

Certains de mes interviewés se sentent manifestement à l’aise avec l’idée de franchir un feu jaune : “Ça je pense que je les collectionne pas mal les feux jaunes. (...) Pourquoi je m’arrêteraï sur la jaune ? ! C’est à ce point là je pense.” (P11). Pourquoi s’arrêter en effet lorsque l’on estime que cette pratique ne comporte nul danger (lorsqu’on s’y sent en sécurité, donc) et qu’il n’y a pratiquement aucune chance de se faire intercepter par la police (lorsqu’on s’y sent à l’abri du contrôle) ? Pourquoi s’arrêter, en somme, lorsque l’état de confort n’est nullement perturbé ? Mais ce n’est pas tous mes interviewés qui disaient franchir aussi sereinement un tel feu :

“J’aime pas ça les feux de circulation moi. Ça m’a toujours stressée. Je me sens pas, j’aime. J’aime pas ça ! Je ne sais pas. Même durant les cours, c’était tout le temps ça ma mort. D’abord, j’aime pas ça disons que je la vois verte. J’ai tout le temps un feeling qu’elle va virer jaune. J’aurais été supposée d’arrêter. Fait que à chaque fois que je passe devant un feu c’est ok, ok c’est vert. Puis moi je le vois, puis quand je le vois, il est vert. Fait que là il va virer jaune, genre que je ralentis. J’attends quasiment qu’il vienne jaune !” (...) On s’habitue parce qu’on n’a pas le choix mais c’est pas de quoi que je fais. Tsé j’ai tout le temps conscience quand je passe en-dessous d’un feu. Même s’il est vert. (...) J’aime même pas les verts parce que j’ai peur qu’elles virent jaunes !” (E1F5)

Si le franchissement des feux jaunes n’est pas coutumier pour E1F5, si cette jeune femme ralentit pratiquement aux feux verts, c’est notamment parce que le passage aux feux est pour elle source d’inconfort. Elle ne veut surtout “*pas [se] faire arrêter à passer sur un feu jaune*” et se sent encore plus spécifiquement fautive lorsque (malheureusement) il lui arrive d’en franchir un. L’incertitude (le feu va-t-il changer ?) alliée aux difficultés que comporte l’application stricte du règlement engendrent chez elle un stress, un inconfort dont elle aimerait d’ailleurs se défaire un jour : “*J’espère que l’habitude va finir par me faire être moins insécure là-dessus, puis à ne pas me sentir coupable de passer sur une jaune*” (E1F5).

Il n’est effectivement pas interdit de penser qu’avec le temps, E1F5 parviendra à se sentir plus à l’aise à l’idée de s’apprêter à franchir un feu jaune. C’est d’ailleurs ce qui semble s’être produit chez sa sœur :

“Je ne le faisais pas du tout avant [passer sur des feux jaunes]. Quand j’étais moins en ville. Mais maintenant comme j’habite en ville, j’en brûle parce que. Quand j’allais moins souvent [en ville], je faisais très attention, c’était impeccable. Mais non, même des fois je sais que ça va être rouge bientôt puis là. (...) Avant je faisais vraiment attention. Mais compte tenu que là je conduis davantage ça me. Peut-être que c’est une plus grande confiance que j’ai acquis, en conduisant beaucoup. (...) Avant, jamais, jamais que j’en aurais brûlé un. Les premières années là, c’était clair que le feu jaune était fait pour ralentir. Mais là il est plus [+] fait pour accélérer. Parce qu’il y en a tellement tsé que.” (E2F5)

Ce ne sont cependant pas tous les conducteurs qui parviendraient à se sentir bien dans cette pratique, tel qu’en témoigne par exemple EF7 (cote d’expérience 3) pour qui le passage sur feu jaune demeure manifestement source d’inconfort :

“Quand elle vient juste de virer jaune, ça ne me dérange pas. Juste, tsé j’arrive, je suis en dessous là puis elle est encore verte. Puis tu lèves les yeux là, par le toit ouvrant tu vois, hop, elle est virée jaune. Ça ne me dérange pas ça là. Tu te dis, tant mieux. Mais si je la vois jaune là je suis dans un dilemme. Je fourre les breaks ou je continue ? Là je afff. Ça j’aime pas ça. C’est peut-être même juste de me casser la tête à savoir je passe-tu ou je fourre les breaks qui me met peut-être plus mal à l’aise dans tout ça. Ça c’est une supposition. Je ne le sais pas trop. J’ai pas étudié encore mon cas à ce niveau là. Mais c’est sûr que je ne file pas doux quand je passe sur une jaune. Je sais que je ne suis pas correct.” (EF7)

“Jaune orange ça m’arrive des fois mais le moins souvent possible. Tsé moi je ne suis pas fier quand je passe en-dessous. Même quand je passe en-dessous d’une jaune, une belle jaune là, je ne suis pas fier. Je ne suis jamais fier lorsqu’elle. Oh christ, j’aurais dû arrêter. Je ne suis pas bien. Intérieurement là, je ne suis jamais bien quand je passe. Même sur une jaune.” (EF7)

Trois facteurs semblent en réalité contribuer à alimenter l’incertitude de ce jeune homme quant à la décision à prendre : la culpabilité ressentie lorsqu’il franchit un feu jaune (*“je ne suis pas fier”, “je sais que je ne suis pas correct”*), sentiment auquel s’opposent – parallèlement – l’irritation, l’agacement qu’il ressent lorsque son déplacement est freiné (*“En réalité ce que j’aime pas, c’est être arrêté. Être arrêté j’hais ça. (...) Puis c’est encore pire quand tu es arrêté, puis qu’il n’y a pas de char qui traverse. Qu’il n’y a rien. Arrêté pour être arrêté, ça me tue raide.”*), et la crainte de l’image qu’il pourrait projeter s’il suivait trop scrupuleusement le règlement (*“Le gars en arrière de moi, lui elle est jaune, lui il espère de passer dessus. Là j’aimerais pas ça non plus, tsé de lui. Pas lui couper son fun ? Comment je pourrais dire ? Lui il dit, je passe dessus. Puis là moi je passe pour le tétéux, le twit qui est là, il fait la moumoune puis il fourre les breaks. Voyons donc calvaire. Il aurait eu 100 fois le temps d’y aller. Elle n’aurait même pas été orange encore.”*).

Le franchissement des feux de circulation n’implique donc pas qu’une analyse froide de la situation rencontrée au carrefour. La décision est également motivée par les sentiments que le conducteur éprouve à l’égard de la traversée qu’il s’apprête à effectuer, par la quiétude avec laquelle il envisage son passage (ex.: *“D’habitude, si je me sens en confiance, si je le sais qu’elle ne virera pas rouge pendant que je passe, je vais passer [sur la jaune].”* (EF4)), ou, considéré autrement, par les émotions

désagréables (insécurité, culpabilité, honte, etc.) qu'il anticipe advenant le cas où son passage ne s'effectuerait pas tel que souhaité.

S'il y a bien dans mon échantillon quelques participants inconfortables à l'idée de franchir un feu jaune, il est cependant assez manifeste que cette pratique n'est vraiment pas de celles qui dérangent le plus. En fait, pour la majorité de mes interviewés, c'est bien davantage le franchissement éventuel d'un feu jaune « brûlé » qui représente un problème, qui constitue une source potentielle d'inconfort :

“Si je suis prise dans une situation que là, à cause de la vitesse que je vais. J'ai mal évalué mes distances ou je ne sais pas quoi. Hé je passerais nerveusement en tabarouette. Sur un feu orange là. Jaune. En tout cas, je dis orange parce que c'est proche du rouge. Tsé quand elles sont vraiment jaunes oranges ! Heye non. Je ne me sentirais vraiment pas en confiance.” (MF8)

Cela ne signifie pas cependant que tous ces interviewés se comportent de la même façon à leur arrivée au feu, qu'ils y choisissent tous par exemple de s'immobiliser. De fait, certains vont effectivement préférer s'arrêter, quitte à ce que leur freinage soit plutôt brusque, mais d'autres vont plutôt choisir de maintenir leur vitesse, quitte à devoir « brûler » le feu, et d'autres encore vont plutôt choisir d'accélérer :

“Ah non sur le rouge, non. Pas question. Non. Même des fois je tiens ce que j'ai à côté de moi [c'est-à-dire qu'elle allonge son bras pour retenir le passager ou un objet qui se trouve à sa droite] quand j'ai à freiner brusquement. (...) (*Vous allez préférer freiner un peu plus brusquement que de passer.*) Oui, oui. Oui.” (MF6)

“J'accélère pas par contre sur les jaunes. Ça là, non. (...) Si elle est jaune, j'accélérerai pas pour la passer sur la jaune. Ça c'est totalement interdit. Puis ça je comprends ça, avec raison.” (EF7)

“On dirait que pour moi un feu jaune, il faut que j'accélère ! (...) Que je vois le feu jaune, puis appuyer sur le gaz, ça oui. Parce que j'aime mieux passer sur le feu jaune orange foncé que de freiner raide. (...) C'est niaisieux mais je trouve ça plus prudent [d'accélérer] que de freiner raide parce que si tu en as un en arrière, puis que tu christ les breaks, il va te rentrer dedans. Tandis que si tu pèses assez sur le gaz pour passer avant qu'elle vire rouge, ben. En tout cas. Dans ma tête à moi, c'est plus prudent.” (S12)

Comme le laisse entrevoir le dernier cas de figure, l'accélération, un comportement souvent jugé comme étant signe de témérité, ou plus spécifiquement encore comme preuve d'agressivité peut donc en réalité parfois répondre à une toute autre impulsion puisque c'est dans certains cas bien davantage pour minimiser l'inconfort, pour éviter de se retrouver dans une situation où il se sentirait nettement en danger ou en infraction que le conducteur accélère. Et cela peut même valoir à l'approche d'un feu vert (!), tel qu'en témoigne notamment l'un des jeunes hommes interviewés :

“Quand elle vient de virer jaune, là j'ai moins de stress, je passe dessus. Mais quand elle est verte j'ai comme tendance souvent à accélérer pour ne pas qu'elle devienne jaune. Puis quand elle est jaune j'accélère pour ne pas qu'elle devienne rouge.” (E9)

En somme, si le franchissement des feux de circulation relève d'abord et avant tout d'un jugement, d'une évaluation circonstanciée de la situation rencontrée au carrefour, il n'en demeure pas moins que la décision qui est prise – et le comportement subséquent (freinage, maintien du rythme, accélération) – ne sont pas entièrement indépendants du ressenti, de ce que la situation rencontrée est susceptible de susciter comme émotion. Un potentiel sentiment de culpabilité, « d'incorrectitude » – qui peut dénoter le désir de ne pas enfreindre la loi – a été plus d'une fois évoqué²²⁰, mais ce sont surtout des « peurs » liées aux risques accidentels qui ont été relevées par mes participants²²¹, « peurs » qui peuvent originer essentiellement de leur imagination, mais aussi d'expériences antérieures plus concrètes tel que l'exemplifient notamment EF4 et MF8 :

“Ça m'est déjà arrivé, j'étais dans une auto. C'est pas moi qui conduisais. Mais la personne a décidé qu'elle bowchait. Puis dès qu'elle vire verte, ils font Priutttttt. Puis ça part. Fait que là je me disais, si moi je suis la têteuse sur la jaune orange, je vais me faire avoir. Eux-autres ils vont s'en foutre de moi. Alors c'est pour ça oui, ça me fait un petit peu peur [de passer sur une jaune orange].” (EF4)

²²⁰ Bien que le plus souvent (et pas toujours !) en regard des feux jaunes « brûlés ».

²²¹ D'autres sources potentielles d'inconfort ont bel et bien été évoquées mais elles demeurent très marginales. La crainte du contrôle policier notamment – relativement présente dans les discours relatifs à la vitesse de circulation – n'a au chapitre des feux jaunes et jaunes « brûlés » été abordée que par quatre interviewés (une mère et trois conducteurs novices).

“J’ai jamais brûlé de feux. (...) Heye, je trouve bien que trop ça énervant les feux de circulation. (*Énervant dans quel sens ?*) Que il y en a tellement qui brûlent des rouges. Un qui veut sauver du temps puis qui passe Fiou ! À cause peut-être aussi de ma phobie. On s’est faite rentrer dans le derrière quand j’étais jeune. On était [immobilisé] à une rouge, mais lui il l’a jamais vu la rouge. (...) Fait que non. Je suis restée traumatisée un peu de ça.” (MF8)

Il ne faudrait toutefois pas perdre de vue que chez une proportion non négligeable de mes participants (10 / 30), le fait de s’apprêter à franchir un feu jaune, même s’il est assez certain qu’il sera « brûlé », ne semble pas susciter « d’inquiétude » manifeste :

“Si je suis en train de filer puis là je m’aperçois que bon bien, il n’y a rien. Le temps que ça [passe au vert sur la perpendiculaire]. Je vais y aller sur la jaune orange. Je ne ralentirai même pas là, je vais juste me glisser. Passer.” (PF1)

“Je ne sais pas jusqu’à quel point on peut avoir des problèmes à cause de ça mais je sais qu’un feu jaune habituellement, j’ai plus tendance à accélérer qu’à ralentir. Pour essayer de le passer. (*Et donc ça arrive aussi à l’occasion que jaune orange ou jaune foncé...*) Bien c’est déjà arrivé. Mais ça arrive peut-être une fois sur 10 feux jaunes, ou une fois sur 5 feux jaunes !” (P11)

Que ces conducteurs ne semblent pas être inquiétés par la traversée d’un feu jaune « brûlé » ne signifie cependant pas que leurs décisions sont dans tous les cas exemptes de considérations relatives à l’inconfort. Il est par exemple tout à fait évident que pour l’une des mères interviewées, MF7, « forcer » le passage aux feux jaunes constitue depuis longtemps la norme :

“(*Vous preniez toutes celles que vous pouviez finalement.*) Ah oui ! Les enfants des fois me disaient : « Maman, elle était jaune ». C’est pas grave, c’est pas grave. Parce que ça fait longtemps que je faisais ça. (...) Les enfants sont rendus grands. Je me souviens ils disaient : « Maman, si tu passes la jaune, on va le dire à papa ». Dis-le à papa [ça ne me dérange pas].” (MF7)

La tendance qu’avait MF7 à franchir allègrement les feux jaunes et même jaunes « brûlés » n’est toutefois pas étrangère à ce qu’elle appelle son “*côté stressé*” et, par là, à l’agacement que provoque chez elle tout ce qui a pour effet de ralentir la progression de son déplacement :

“Je trouve que c’est une perte de temps d’arrêter aux lumières. Comme je te dis, quand j’arrivais à la lumière, quand je voyais qu’elle changeait jaune, au lieu de

freiner quand j'avais le temps, j'accélérais puis je passais. (*Et donc ça arrivait forcément de temps en temps...*) Bien qu'elle tombait orange foncé hein. (...) Les feux de circulation, l'attente dans les feux de circulation je trouve ça épouvantable. Des fois si je pouvais voler j'aimerais ça que ça soit moins. C'est peut-être parce que j'aime pas tellement conduire mais j'aimerais ça que ça se ferait dans un temps record. (...) C'est plus mon côté stressé je pense qui. Parce que souvent. Bien pas souvent, moins maintenant, mais avant j'étais le style à monter sur la valise de l'autre pour qu'il se tasse, pour que je passe. C'était vraiment. Asteure je me contrôle mieux de ce côté là. Mais avant là, c'était ça." (MF7)²²²

Ce n'est donc pas uniquement par absence d'inconfort que ces interviewés choisissent parfois de « brûler » un feu jaune. Chez quelques-uns d'entre eux du moins, il est assez évident que le fait de devoir s'arrêter, de devoir attendre aux feux de circulation – et ce, d'autant plus lorsqu'il n'y a aucun autre véhicule dans les environs – constitue une source d'inconfort importante, et que c'est principalement afin d'éviter cet inconfort, afin de ne pas avoir à “*niaiser sur les maudites lumières*” (EF3) qu'ils optent pour le passage lorsque cela leur apparaît sans danger.

Évidemment, franchir un feu de circulation demeurera toujours une question de jugement. Les différents cas de figure observés dans mes entretiens illustrent assez bien cependant que la décision qui est prise n'est pas pour autant dénuée de considérations relatives au ressenti, qu'elle est – elle aussi – souvent motivée par la quête du confort. Mais ce que les propos de mes interviewés illustrent également, c'est à quel point il peut s'avérer hasardeux de cataloguer un comportement uniquement sur la base de l'observable. Un passage qui, de prime abord, semble être le reflet d'une seule et même

²²² Dans cet extrait, MF7 s'exprime au passé puisqu'à ses dires, elle avait passablement modifié sa façon de faire dans les mois précédents l'entretien :

“J'ai pogné une contravention [pour un feu jaune « brûlé »]. Pas cet été mais l'autre été, et ça m'a gravement fâchée. Donc, maintenant, je lève le pied au lieu d'accélérer. (...) Tsé le fait de voir, bon bien regarde, ça peut arriver qu'ils [la police] te prennent. Fait qu'au lieu d'accélérer comme je faisais quand je voyais qu'elle changeait jaune, bien maintenant je freine. Je ne sais pas si ça va durer très longtemps là, mais je suis encore sur l'effet !” (MF7)

La crainte du contrôle policier, la possibilité de perdre encore des points puisque c'est essentiellement cela qui l'avait “*gravement fâchée*”, serait donc parvenue à supplanter son motif d'inconfort premier – l'attente aux feux – qui lui la poussait au contraire à s'immobiliser le moins souvent possible.

volonté (ex.: « brûler » un feu jaune), peut en réalité résulter essentiellement d'une erreur de jugement, tout comme il peut résulter – en partie du moins – d'un sentiment de confiance, d'un sentiment d'impunité, ou encore d'un sentiment d'agacement. Faire abstraction du souhait premier – et véritable – du conducteur, n'y voir que l'œuvre, par exemple, d'un tempérament délictueux ne peut en fait que mener à l'impasse.

9.2 Les circonstances qui entraînent un changement dans le franchissement des feux jaunes et des feux jaunes « brûlés »

Les circonstances donnant lieu à des passages ou à des immobilisations plus fréquents qu'à l'ordinaire sont elles aussi apparues assez nombreuses dans mes entretiens. Il faut toutefois préciser qu'un certain nombre des situations évoquées par mes participants renvoient en réalité à quelques-uns des critères décisionnels que j'ai présentés en début de chapitre (cf. p. 374), et qu'elles ont donc surtout pour effet d'orienter la décision qui sera prise *au feu spécifiquement rencontré*.

Parmi les circonstances qui, aux dires de mes interviewés, incitent à choisir davantage de traverser l'intersection figurent tout d'abord des critères ayant principalement pour objet d'accroître la mobilité ; la décision vise en fait à économiser un arrêt ou à réduire le temps d'attente, opportunité qui peut notamment se présenter lorsque le conducteur connaît les conditions du ou des carrefour(s) qu'il s'apprête à traverser (connaissance de la durée du feu ou du temps d'attente, de la séquence des feux en aval, etc.) :

“Quand tu retournes souvent aux mêmes places, tu le sais une intersection mettons que. Des fois elles sont longues les jaunes tsé. Puis tu te dis, bon j'ai encore le temps. J'ai encore le temps, j'ai encore le temps, j'ai encore le temps. Fait que là, il y en a deux-trois [automobilistes] qui sont passés, puis tu te permets [quand même] de passer. (...) Il y a des trucs que tu pognes à un moment donné. Tu le sais si tu as le temps ou pas.” (EF8)

“Les lumières où tu as à tourner, puis que tu as [seulement] deux-trois voitures qui tournent à la fois [parce que la durée du feu est relativement courte]. Ça des fois, on est plus porté la jaune à l'utiliser pour tourner.” (PF6)

“Sur le boulevard Laurier, tu t’en vas travailler puis elle est jaune. Si j’ai le temps en masse, et oui [je passe]. Parce qu’ils sont longues après ça sur le boulevard Laurier. T’attends longtemps.” (MF1)

“[Parfois] je me dis il me semble [que] si je passe dessus [la jaune orange], je vais les pogner toutes vertes après. Parce que sinon, des fois tu arrêtes à une puis là tu les pognes toutes rouges après ça. Parce que tu sais des fois l’ordre des feux, puis tout ça.” (EF7)

Économiser un arrêt peut également être l’objectif poursuivi dans un tout autre contexte, lorsque de trop nombreux arrêts ont fini par provoquer une réaction d’agacement :

“Les feux je ne passe pas parce que écoute là. À part si je suis bien tannée, bien tannée d’arrêter aux lumières. Parce que là ça fait dix lumières que tu attends puis. Mettons qu’elle est jaune, je vais dire bon, je vais y aller là.” (EF8)

“Des fois je sais que ça va être rouge bientôt, rouge orangé puis là. Quand ça fait 56 clignotants. Quand ça fait beaucoup, beaucoup de feux rouges que tu fais, une fille se tanne là !” (E2F5)

Une toute autre série de circonstances mettent elles aussi en jeu des émotions désagréables (ex.: agacement, crainte), mais provoquées cette fois par un conducteur se trouvant à proximité. Dans ce cas-ci, c’est plus spécifiquement en vue de se départir du « malaise » engendré par le comportement de l’autre conducteur que l’individu choisira de franchir le feu :

“Si je suis en train de suivre quelqu’un qui ne va pas vite. Puis je suis tannée là. Ça fait un boutte que je le suis. Puis que c’est une double voie, j’ai envie de me tasser puis Friout. D’y aller puis de ne plus l’avoir en avant de moi.” (S12)

“J’aime pas ça me faire coller au cul comme on dit. J’aime pas ça. Fait que s’il y a quelqu’un qui me suit, de quand même assez près, là je vais avoir tendance à passer sur la jaune [pour ne plus avoir ce conducteur derrière moi].” (EF4)

“On est dans un trafic exceptionnel puis là c’est à ton tour. Puis là tu le sais que l’autre, il te colle en arrière puis que lui il passerait. Bien là tu te forces un petit peu plus. Oui, peut-être que des fois je me laisse influencer par la réaction d’un autre en arrière de moi que je sens qu’il est bien pressé lui, puis que s’il ne me rentre pas dedans, ça va être juste là.” (MF5)

Bien entendu, des facteurs ayant une incidence plus globale (c'est-à-dire sur l'ensemble ou sur une grande partie des feux rencontrés en cours de déplacement) ont également été abordés par mes participants. Parmi ces facteurs figurent les conditions routières qui, dans certains cas, auraient pour effet d'accroître la sécurité (perçue) du passage ou, dans d'autres cas, de diminuer la sécurité (perçue) de l'arrêt :

“Si c'est après les heures de circulation (...), quand je sais que c'est plus tranquille, bien les jaunes là. C'est bon en masse, c'est bon en masse.” (PF1)

“L'hiver par exemple où je sais que arrêter, freiner c'est quasiment plus dangereux que juste continuer même si c'est jaune là, puis tout ça. Je vais passer pareil parce que je sais que le temps que les autres partent [sur la verte], de toute façon, ça va être plus lent.” (PF1)

“C'est sûr que si c'est sur la neige, si tu roules trop, il faut que tu ailles le temps d'arrêter. Ça dépend de la température. Si l'asphalte est mouillée. Tu arrives, tu freines puis ça peut glisser là. Tu te ramasses tout croche dans le chemin, c'est aussi dangereux [que de passer].” (PF2)

Ce sont toutefois les situations caractérisées par une humeur ou une émotion particulière (avec la situation de retard en tête) qui, à ce chapitre, ont été le plus souvent mentionnées par mes participants (par plus de la moitié d'entre eux en fait) :

“Quand je suis proche de mon temps, là je vais être portée à passer. Mais en temps normal, non là. Si je la vois devenir jaune assez vite, je vais arrêter. Mais dans une situation de stress, là oui. Ça va arriver que je vais passer dessus [un feu jaune ou même jaune « brûlé »].” (M10)

“Même si je ne suis pas pressée. Je suis écœurée, en tout cas, puis j'ai hâte d'arriver chez-nous là. Oui [je vais forcer plus le passage].” (S12)

“Je te dirais que souvent le soir. Tu reviens de quelque part, je suis fatiguée, puis tout ça. Là les jaunes, il n'y a pas un chat. Je vais passer dessus.” (EF1)

Les circonstances où, à l'inverse, mes interviewés ont dit opter davantage pour l'immobilisation correspondent elles aussi majoritairement à des situations de conduite empreintes d'une humeur ou d'une émotion particulière :

“Quand je me sens pas impatiente, j'ai aucune, je vais arrêter sur la jaune.” (EF4)

“Quand je suis en vacances. Quand je suis bien relaxe. Quand je suis avec mon petit monde puis qu’il n’y a rien qui me presse. Bien à ce moment là, ça me donne l’occasion de m’arrêter, tout simplement.” (PF4)

“Si je suis vraiment calme, tsé il n’y a aucun but ou je suis un peu en avance [sur mon temps], je vais toutes les arrêter là.” (EF6)

À cela s’ajoutent quelques situations relevées de façon un peu plus hétéroclite, et dont les effets peuvent se faire sentir à l’approche d’un feu particulier, ou sur une grande partie des feux rencontrés :

“L’hiver la route est plus glissante donc je le sais que ça me prend un petit peu plus de temps pour arrêter. Donc là je pense que j’arrête vraiment sur la jaune. À part quand elle devient jaune puis que je suis à un pied ou deux pieds de la ligne, là c’est sûr que je vais continuer. Mais sinon l’hiver j’arrête beaucoup plus à la lumière jaune.” (EF4)

“En tout cas l’hiver, chose certaine, la jaune on arrête. Ça c’est officiel. L’hiver moi la jaune est comme une rouge.” (MF4)

“Quand tu ne connais pas le coin. Je ne sais pas combien de temps elle dure la jaune. Je ne sais pas c’est quoi le trafic du coin. Tu fais plus attention. Elle est jaune, elle est jaune là. Quand je faisais le touriste [aux États-Unis et au Mexique]. Elle est jaune, tu ne sais pas, tu ne connais rien. Tu arrêtes.” (EF7)

“C’est sûr que des fois je conduis avec des gens que eux ça les dérange plus. Bien [que] ça les dérange plus ? Qui sont moins sécures d’être dans une voiture, pour x raisons. Comme, je sais pas, ma mère. Donc là je vais faire plus attention. Donc oui ça pourrait avoir un impact là. Avoir des passagers qui se sentent moins en confiance. Puis quand c’est la première fois que je conduis quelqu’un, pour le mettre en confiance aussi, je ne roulerai pas des oranges rouges là.” (E2F5)

“Si je suis dans un quartier où il y a beaucoup de piétons, comme dans Montcalm, coin Cartier. Bien là, quand même, je vais peut-être plus freiner. (...) Si il y a des piétons, je ne le ferai pas [passer sur un feu jaune « brûlé »]. La pire affaire qu’il pourrait m’arriver, c’est de frapper quelqu’un. J’aurais tellement de misère à vivre avec ça. Je capoterais bien raide. Fait que je m’arrange pour ne pas que ça m’arrive.” (S12)

“Je ne me rappelle pas d’avoir roulé à 30 [dans une zone scolaire]. Même en suivant le trafic, 45-50 c’est ça que ça roule. Sauf que je ne prends jamais de guess dans le sens que : Oh, elle est jaune, oh ! Non. Elle est jaune. Je freine, j’arrête.

Tandis que dans une autre condition, peut-être que si je vois qu'elle vient juste de virer jaune, puis que je sais que j'ai le temps, je vais y aller."(EF7)

"Ah, s'il y a une voiture de police pas loin, c'est sûr que je vais m'arrêter sur la jaune." (P11)

"Si je suis devant un poste de police ! Parce qu'il y en a un à Lévis puis je le sais que je ralentis toujours quand je passe devant. Puis il y a une lumière juste en avant ça fait que je le sais que j'arrête là." (EF4)

Au bout du compte, deux principaux constats se dégagent de l'examen des circonstances entraînant un changement dans le franchissement des feux. Le premier a trait aux humeurs et émotions qui, encore une fois, se sont distinguées par leur présence relativement importante dans le discours de mes interviewés, et par l'incidence non négligeable qu'elles semblent avoir sur la conduite adoptée aux feux de circulation (via l'action d'une réaction d'agacement, d'un *feeling* du risque, d'une humeur plus calme, etc.). Mais ce qu'il faut surtout noter, c'est qu'une grande partie des circonstances identifiées par mes participants s'avèrent en réalité des situations qui occasionnent, en tout premier lieu, un changement dans la vitesse de circulation. Cette particularité avait d'ailleurs été relevée plus d'une fois par mes interviewés eux-mêmes :

"De toute façon, tu vas moins vite dans ces rues là [où il y a beaucoup de piétons]. Donc, tu peux freiner plus d'avance. Plus facilement aussi. Quand tu roules à 80 là, freiner raide, c'est freiner raide. Mais à 60, ça se fait bien." (S12)

"Quand je faisais du tourisme, c'est que tu respectes les limites de vitesse dans ce temps là. Tsé on dit toujours : Fait là le touriste icitte ! Il ne va pas vite. Mais c'est ça ! Lui il ne sait pas où est-ce qu'il va, fait qu'il ne va pas vite. Mais quand tu viens habitué, quand tu viens du milieu. Tu sais, tu es capable de calculer, bon, elle la jaune, elle est pas mal longue, vite de même. Puis si tu vas à telle vitesse, pfit. Tu la passes d'une shot." (EF7)

"Quand je suis pressé un peu, je vais essayer d'étirer ma jaune. Si je roule un petit peu trop vite, oup. Tsé je vais aller la gagner, quelque chose comme ça. C'est vraiment la vitesse (...) qui va faire que je vais étirer les jaunes." (PF5)

"Bien souvent j'ai des réunions le soir. Je reviens vers 11 heures du soir. Puis là elle est jaune, puis il n'y a pas un chat sur la route, puis je ne suis pas pressée, je vais arrêter. (...) Je ne vais déjà pas vite alors je vais arrêter." (MF1)

Je l'ai déjà mentionné, la décision qui est prise à l'approche d'un feu s'inscrit toujours dans le cadre d'un rythme de déplacement donné. Et la règle qui en découle est fort simple : plus l'individu conduit rapidement, plus il est susceptible d'opter pour le passage, plus il conduit lentement, plus il est susceptible d'opter pour l'arrêt !

L'inextricable relation qui noue « vitesse de circulation » et « comportement au feu » a pour conséquence qu'il y a des situations de conduite où il s'avère, intrinsèquement, plus aisé (ou au contraire plus ardu) pour l'individu de respecter le règlement. Mais elle implique également qu'il y a des conducteurs pour qui le respect de la loi est facilité, ou au contraire rendu plus difficile. Si E1F5 par exemple s'immobilise régulièrement à l'approche d'un feu jaune (cf. p. 378), c'est sans doute *aussi* parce que sa vitesse de croisière en agglomération demeure relativement basse (5 à 10 km/h au-dessus de la limite autorisée, tout au plus). À l'inverse, si S12 franchit régulièrement des feux jaunes (et parfois même jaunes « brûlés ») – la plupart du temps en accélérant (cf. p. 380) –, c'est sans doute *aussi* parce que sa vitesse de croisière s'y avère relativement élevée (10, 20 et même souvent jusqu'à 30 km/h de plus que la limite autorisée). En d'autres termes, il ne faudrait surtout pas considérer le franchissement des feux de circulation comme une entité entièrement autonome. Pour bien comprendre cette pratique – et plus encore, pour parvenir à la modifier –, il nous faut *parallèlement* tenir compte des vitesses de circulation.

9.3 Le franchissement des feux pleinement rouges

Comme je l'ai déjà mentionné, le franchissement des feux pleinement rouges relève d'une dynamique passablement différente de celle qui caractérise la traversée des feux jaunes et jaunes « brûlés » puisque n'y sont inclus ici que les cas où le conducteur franchit délibérément l'intersection, *mais après seulement avoir d'abord effectué un arrêt complet* au feu rouge²²³.

Un peu plus de la moitié de mes participants (18) ont soutenu n'avoir jamais commis une telle infraction²²⁴. Pour eux, peu importe la situation dans laquelle ils se trouvent, « brûler » un feu rouge ne fait tout simplement pas partie des pratiques admissibles :

“[Passer sur une rouge] ah non, ça ça m'est jamais arrivé. (...) Non. Je ne passerais pas sur les rouges pour dire, de passer pour le fun, de même. Me dire que ça ne me le dit pas d'arrêter ou que je trouve ça ridicule. Tsé (...) je conduis beaucoup. Puis je conduis à toute heure du jour, du soir ou de la nuit. Souvent j'ai à me déplacer la nuit. Puis c'est vrai que quand on arrive au coin de la 138 puis de Monseigneur Bourget, à 3 heures du matin, puis que la lumière est rouge, c'est tentant de passer. Mais non. Jamais.” (PF4)

En fait, la règle est tellement ancrée en eux qu'ils ne songent même pas à en questionner la pertinence. Ils attendent que le feu passe au vert, un point c'est tout :

“Je ne passe pas sur les rouges. Ça c'est sûr. (...) Je suis vraiment programmée. Là la loi, elle parle dans ma tête. Il n'y a personne ! Personne, personne, personne. Je vais attendre. (...) C'est niaiseux parce que je pourrais [parfois] le faire puis il n'y a personne qui s'en rendrait compte. Puis ça ne serait pas dangereux pour autant. Mais là je suis obligée, je la suis la loi. Peu importe, je la suis. (...) Ça c'est

²²³ Deux jeunes conductrices ont dit avoir déjà « brûlé » un feu rouge sans immobilisation préalable. Il faut toutefois préciser que cela résultait essentiellement du fait qu'elles n'avaient pas détecté la présence du feu tricolore, qu'elles n'avaient tout simplement “*pas vu qu'il y avait une lumière là*” (EF4). Dans les deux cas en fait, elles n'ont pris conscience de leur « délit » que lorsque un passager leur a signalé qu'elles venaient tout juste de “*passer sur une rouge*” (E1F5).

²²⁴ À souligner que j'ai malheureusement oublié d'aborder la question avec quatre de mes interviewés (trois pères et un jeune homme).

vraiment du conditionnement de Pavlov. Lumière rouge, j’attends. Je ne réfléchis même pas.” (S12)

On ne peut cependant en dire autant pour huit de mes interviewés (trois pères, deux jeunes hommes, une jeune femme et deux participants complémentaires) puisqu’il leur est déjà arrivé, à au moins quelques reprises, de juger que l’intersection pouvait être franchie. Ce jugement n’a toutefois rien d’impulsif puisqu’il semble bien que ces conducteurs s’assurent, deux fois plutôt qu’une, que la traversée peut être effectuée en toute sécurité, et en toute impunité :

“Les lumières rouges donc, j’arrête. Arrêt complet. Je regarde à gauche, à droite, à droite, à gauche. 5-6 fois là. Il n’y a pas de police ? Là je passe tsé.” (P11)

À vrai dire, compte tenu des précautions qui sont prises, cette pratique peut même leur sembler moins périlleuse que le franchissement d’un feu jaune « brûlé » :

“Rouge, elle est rouge, je regarde. J’ai le temps de regarder à droite, à gauche, tout droite, partout. Ah c’est correct. (...) Mais quand c’est rendu jaune orange, tu prends un risque parce que c’est là que ça se peut pas mal qu’il y en ait un qui soit parti plus vite [sur sa lumière verte]. Fait que tu vois, ça je trouve ça plus risqué.” (EF3)

Pour autant, cela ne signifie pas qu’il s’agit pour eux d’une pratique très régulière. Les deux femmes par exemple n’auraient volontairement « brûlé » un feu rouge qu’à deux ou trois reprises. Et bien que cette infraction soit apparue un peu plus fréquente chez les hommes, il demeurerait néanmoins manifeste qu’elle n’était commise que de façon sporadique²²⁵. En fait, comme le précisait EF6, “ça prend des occasions spécifiques” pour décider de « brûler » un feu rouge.

²²⁵ En réalité, seul P11 soutenait avoir déjà brûlé “des tas” de feux rouges (pour les autres, c’était quelque chose qui ne se produit qu’à l’occasion, ou qui ne s’était produit que quelques fois dans le passé). Il faut toutefois préciser que cette pratique n’a été régulière pour P11 que durant une certaine période de sa vie, où il était contraint de travailler jusqu’à une heure assez avancée de la nuit (et donc de rentrer très tard à la maison). Au moment de l’entrevue, la commission de cette infraction était redevenue pour lui quelque chose d’assez rare.

Une condition semble tout d'abord particulièrement requise : qu'ils soient seuls sur la route, et donc qu'ils ne courent aucun risque de mettre en péril la sécurité d'un autre conducteur, ou plus simplement de le déranger dans son déplacement :

“[Passer sur un feu rouge, ça m'arrive] à peu près jamais, sauf si il est 2 heures du matin, puis qu'il n'y a pas un chat à un kilomètre à la ronde. Tsé tu vois loin, loin, loin, loin. (...) Lorsque j'ai passé sur une rouge, il n'y avait vraiment aucun danger ça c'est sûr.” (PF3)

“Ça m'est déjà arrivé de passer sur une couple de rouges. Mais ça, c'est très, très, très rare. Ça m'est arrivé peut-être deux-trois fois. Quand il est tard, puis qu'il n'y a pas personne, puis que ça ne nuit pas à personne, là je vais y aller.” (EF1)

“Une fois j'étais représentant puis là j'étais vraiment pressé. Puis il n'y avait personne. Je regarde à droite, à gauche. Il était 6 heures du matin. Il n'y avait pas un chat. Fait que là je passe. (...) Mais à part de ça, ça m'est arrivé, dans ma carrière de conducteur, peut-être 5 fois, 10 fois brûler intentionnellement le feu rouge. (*Puis c'était-tu plus dans des circonstances comme ça ?*) Oui, oui, qu'il n'y a jamais personne. (...) Il y a eu d'autres fois que mettons tu rentres, il est 3 heures du matin. Il n'y a pas personne aux alentours. Pffff.” (EF3)

La conduite à des heures tardives (ou très matinales) devient ainsi l'une de ces occasions spécifiques qui « favoriseraient » le franchissement d'un feu rouge. Des huit conducteurs, cinq ont d'ailleurs laissé entendre qu'ils n'avaient toujours commis cette infraction qu'à une heure avancée de la soirée ou de la nuit, ou encore très tôt le matin. Il faut toutefois spécifier que ce n'est pas uniquement parce qu'il n'y a que très peu de véhicules sur la route à ces heures qu'ils choisissent de franchir le feu. C'est aussi parce que lorsqu'ils circulent à ces heures, ils se trouvent souvent dans un état du corps bien particulier ; ils sont pressés, ils sont fatigués, ils sont harassés, bref ils ont hâte d'arriver à destination et se sentent par le fait même « invités » à gagner du temps en franchissant l'intersection.

Deux autres participants ont par ailleurs évoqué comme élément circonstanciel l'inutilité (apparente) du feu de circulation :

“Si les feux sont bien faits, pas de trouble. C'est correct de les respecter. Mais à des places ils vont mettre des feux, cibole. C'est des places que, nowhere là. La lumière rouge s'allume puis tu es là depuis 5 minutes, ça commence à faire là. (...)”

[En passant sur la rouge] j'ai mis personne en danger, je ne me suis pas mis en danger. C'est pas pire qu'un stop là tsé. Ils te fourrent une lumière où est-ce que ça vraiment pas de sens, on ne sait pas pourquoi." (PF8)

“Les rouges ça arrive des fois. Oui parce qu'il n'y a pas personne là. Ça c'est une affaire. Je trouve ça assez stupide de nous faire arrêter sur les lumières. C'est complètement illogique. Ils parlent de la pollution, puis ils parlent de toutes ces affaires là. Bien qu'ils arrêtent de nous faire arrêter sur une lumière quand il n'y a pas un char qui est là. Pourquoi qu'ils nous font arrêter là ?” (PF7)

Dans ce cas, c'est plutôt une réaction d'agacement – suscitée par une attente perçue comme étant totalement inutile – qui contribue à motiver le franchissement du feu rouge. En fait, une seule des circonstances évoquées par mes participants ne met pas spécifiquement en jeu une source d'inconfort. Cette circonstance ne s'est en outre présentée que chez EF6 qui, au cours de l'une de ses “*occasions spécifiques*”, aurait choisi de « brûler » un feu rouge par fanfaronnade :

“À un moment donné, il y a un de mes amis qui m'a dit : « Ah le virage à gauche, c'est permis ». Là il n'y avait personne. J'ai faite le con, je l'ai faite quand même. Juste pour le faire rire. Mais habituellement ça n'arrive pas. C'est ça une occasion spéciale.” (EF6)

Il serait cependant incorrect d'attribuer le franchissement d'un feu rouge à ces seuls facteurs. D'ailleurs, bon nombre de mes autres participants se sont déjà retrouvés dans des situations analogues (par exemple en conduite de nuit) et n'ont pas pour autant choisi de franchir le feu. C'est qu'intervient, ici aussi, un sentiment.

Les interviewés qui se refusent à « brûler » un feu rouge se sentent de toute évidence concernés par la sécurité, mais aussi par le respect de la loi. À leurs dires, seuls une situation d'urgence ou un feu défectueux pourraient peut-être les inciter à passer à l'acte. Et même dans ces cas, il était assez manifeste qu'ils n'entrevoient pas tous cette éventualité avec la même aisance :

“Une urgence réellement. Quelque chose de grave. Que j'ai quelqu'un avec moi qui a besoin de secours. Là je pense que je me fouterais un petit peu des règlements de circulation, puis j'essaierais d'y aller le plus vite possible.” (PF4)

“Je me surprendrais vraiment beaucoup si je serais capable de passer sur une rouge volontairement en situation d’urgence. Il faudrait que je me force là. Qu’il y ait bien des gens en arrière qui me disent : « Bien là vas-y. Ça urge ! ».” (E1F5)

“Je pourrais passer sur une rouge si je vois que la lumière est brûlée. Si la lumière ne fonctionne pas. Alors là je pourrais. Je veux dire, tu attends, tu attends, tu attends. Tout le monde passe, puis toi tu ne passes jamais. À un moment donné, je viendrais qu’à passer. Mais j’attendrais un bout, avant de dire là je pars.” (MF4)

En somme, ces conducteurs se sentiraient insécures et fautifs s’ils franchissaient un feu rouge sans qu’une anomalie ou un motif de toute première importance ne le justifient. Cela ne semble cependant pas être le cas chez ceux qui à l’occasion choisissent de traverser l’intersection :

“S’il n’y a pas de monde, rien à côté là, ça ne me dérange pas de la passer. C’est comme, ça ne me fera pas : Ah non, je viens de passer sur une rouge ! Tsé ça ne me dérange pas tant que ça là. (...) Si je sais que c’est safe, qu’il n’y a rien autour. Bien non, ça ne me dérange pas. Parce que je veux dire, j’ai regardé autour de moi, je sais qu’il n’y a rien qui peut venir pendant que je le prends. Je peux y aller.” (EF6)

En fait, ce qui importe pour ces derniers, c’est d’avoir le sentiment qu’ils ne mettent en aucun temps leur sécurité et celle des autres en péril. Le non respect de la loi – en tant que source potentielle d’émotions négatives – n’aurait toutefois dans leur cas qu’un impact relativement marginal²²⁶.

²²⁶ Dans la mesure, évidemment, où les circonstances s’avèrent favorables à la traversée (absence de trafic, etc.).

9.4 Le virage à droite au feu rouge

Le virage à droite au feu rouge a été autorisé en avril 2003, soit quatre mois avant le début de mes entrevues. Quelques-uns de mes participants avaient déjà eu l'occasion d'expérimenter ce type de virage dans le passé (au cours de séjours à l'extérieur de la province ou des essais qui avaient été effectués dans certaines municipalités du Québec), mais pour le plus grand nombre, il s'agissait là d'une pratique totalement nouvelle.

Il faut tout d'abord souligner que la très grande majorité de mes interviewés se sont dit en faveur du virage à droite au feu rouge, bien qu'ils ont pour la plupart formulé des commentaires négatifs²²⁷ quant à la façon avec laquelle il a été implanté, particulièrement en regard du nombre d'intersections où le virage n'était pas autorisé et en regard des heures d'application. Rappelons de fait que le virage à droite au feu rouge n'est autorisé qu'aux intersections où ne figure pas un panneau d'interdiction. Ces panneaux peuvent en outre indiquer que le virage est interdit en tout temps, ou de jour seulement (c'est-à-dire entre 7h00 et 22h00). À l'origine, le vdfr était interdit – totalement ou partiellement – en moyenne sept fois sur dix dans les divers arrondissements de la ville de Québec. Au fil du temps, le nombre d'intersections touchées par ces interdits a été revu à la baisse. Au moment de mes entrevues toutefois, plusieurs participants avaient la nette impression, comme le résumait par exemple EF8, que *“le virage à droite c'est pas très utile finalement”* puisqu'ils n'avaient somme toute qu'assez rarement le droit d'effectuer un tel virage.

Le régime d'interdictions ne contribuait pas qu'à limiter les avantages du virage à droite au feu rouge. Pour bon nombre de mes participants, il rendait de surcroît la situation passablement confuse :

“Il y a tellement de panneaux qui nous interdisent de le faire. Que entre telle heure, telle heure, telle heure, telle heure. On peut, on peut pas. On peut, on peut pas. Ça devient du chinois.” (PF4)

²²⁷ Dans certains cas, il vaudrait mieux parler de critiques virulentes !

De toute évidence, une règle unique (du type « autorisé en tout temps », ou au contraire « prohibé en tout temps ») aurait été davantage appréciée :

“Encore un maudit panneau à lire. Puis des fois ils ne sont pas toujours. Parce que des fois tu peux, mais là tu ne peux pas entre 7 et 22 [heures]. Je pense que ça devient un peu trop. C’est ça : tu peux ou tu ne peux pas. Me semble que c’est si clair. Tu n’as pas le droit, tu n’as pas le droit. Tu as le droit, tu as le droit. (...) [Ils auraient dû laisser ça] comme c’était ou bien le mettre partout. Mais pas là tu peux, là tu ne peux pas. Je trouve que ça mélange plus que d’autres choses.” (MF4)

“Je trouve ça même un peu stressant le fait de là on peut, là on ne peut pas, là on pourrait peut-être. Je trouve que ça met, je sais pas, ça met un élément aléatoire à la conduite ! Habituellement une conduite devrait être : tu peux toujours, ou tu ne peux pas. Les exceptions ne devraient pas être la règle. Là les exceptions sont la règle, ça ne fonctionne pas.” (E2F5)

En fait, le virage à droite au feu rouge – tel qu’il a été instauré – représentait un changement important puisqu’il impliquait non seulement pour le conducteur de ne plus prendre pour acquis qu’un feu rouge est nécessairement synonyme d’attente (le seul changement qu’aurait occasionné une règle unique), mais également qu’il considère cette nouvelle norme au cas par cas : 1) Y a-t-il un panneau d’interdiction ?, 2) Si oui, y a-t-il des heures d’inscrites ? et 3) Si oui, quelle heure est-il ?

Malgré toutes ces contraintes, un peu plus de la moitié de mes interviewés (parmi lesquels figurent trois pères, quatre mères, sept jeunes conducteurs (4F et 3H) et les trois participants complémentaires²²⁸) ont soutenu n’avoir eu aucune difficulté particulière à s’adapter à cette nouvelle réglementation. Il faut toutefois préciser que la majorité d’entre eux n’avaient en réalité qu’assez rarement effectué un virage à droite au feu rouge, soit parce qu’il était interdit, soit parce que les situations dans lesquelles ils se trouvaient ne le permettaient pas (il y avait par exemple trop de trafic sur la voie qu’ils

²²⁸ Il est à noter que la question n’a malheureusement pas été abordée avec deux interviewées (deux mères).

désiraient emprunter), ou soit parce que le feu passait de toute façon au vert avant qu'ils n'aient eu le temps de prendre une quelconque décision (!)²²⁹.

Les autres interviewés ont pour leur part tous mentionné qu'ils éprouvaient certaines difficultés à bien intégrer le virage à droite au feu rouge dans leur conduite quotidienne. La première difficulté qui apparaît à cet égard réside dans le fait qu'il leur fallait tout d'abord apprendre à « penser vdfr ». À ce qui semble, certains de mes interviewés avaient déjà franchi cette étape avec succès :

“Je suis habitué à ça. À Toronto [où il a habité quelques années], c'était ça partout. Là c'est de se réhabituer à y penser, qu'on a le droit. Mais ça n'a pas pris de temps.” (PF1)

“Ah que c'est le fun ! J'en profite beaucoup moi. Oui. Puis j'ai jamais klaxonné après quelqu'un qui n'en profitait pas. Je me retiens. Puis dès que je peux. Je les spot les pancartes, puis dès que je peux, je le vois là. Je l'oublie jamais. C'est rare que je vais l'oublier.” (S12)

Pour sept de mes interviewés cependant (cinq pères et deux mères), ce n'était manifestement pas le cas :

“Bien souvent, j'arrive sur les lumières puis j'y pense pas, de tourner à droite. Je ne pense même pas de regarder le panneau. (...) Je suis tellement habitué d'avoir une interdiction que. Bon, regarde, même si on a le droit, je ne le prends pas ce droit là. Ou les peu de fois que ça va arriver c'est parce qu'il y a quelqu'un d'autre avec moi qui va dire : « Heye, tu as le droit de tourner ». Ah oui, c'est vrai. Là j'y vais. Je regarde, puis s'il n'y a personne, là je vais m'engager. Mais si je suis tout seul, des fois je vais être là. Je vais regarder. Ah c'est vrai, j'ai le droit de tourner. Mais ça va faire longtemps que je suis arrêté.” (PF4)

Apprendre à « penser vdfr » s'avérait peut-être d'autant plus ardu pour quelques-uns d'entre eux qu'il ne s'agissait pas d'une réglementation qu'ils souhaitaient ardemment. Pour eux en fait, l'attente au feu ne cause généralement pas de problème :

²²⁹ Au moment de l'entrevue, deux jeunes conducteurs (un jeune homme et une jeune femme) n'avaient d'ailleurs jamais eu une seule fois l'occasion d'effectuer un virage à droite au feu rouge.

“Pour moi une lumière rouge, je ne pars pas par réflexe qu’on a le droit. Ah wow. On a le droit de tourner sur les rouges. Puis je suis déçu à chaque fois qu’on ne peut pas. Non, non. La plupart du temps j’arrête à la lumière rouge, puis j’y pense même pas. (...) Ça m’aurait pas dérangé qu’ils ne le fassent pas. Finalement, moi dans ma vie à moi, ça ne change pas grand chose.” (PF8)

“Je vous dirais que c’est quelque chose que je ne pense pas. (...) C’est pas encore assez ancré en moi là. C’est pas quelque chose qui. Puis comme je vous dis, moi, regardez, la lumière est rouge, on attend qu’elle vienne verte. C’est pas une urgence ! Tu attends.” (MF4)

Le régime d’interdictions ne semblait pas non plus contribuer favorablement à l’installation de la « pensée vdfr » :

“J’y pense pas. Il n’y a tellement pas d’endroits où on peut tourner que quand tu arrives à un endroit, tu n’y penses pas, puis tu arrêtes, puis tu attends. (...) Comme il n’y en a pas beaucoup bien, on se dit on ne peut pas à nulle part. Fait que ça fini que des fois tu vois un feu rouge, tu ne regardes même pas est-ce qu’il y a un panneau pour t’indiquer si tu peux tourner. Tu n’y penses pas.” (MF7)

“Tu en as bien que trop que tu n’as pas le droit de virer. Fait que bien des fois, c’est du monde qui me klaxonne qui me font virer. Parce que je ne suis pas là à interpréter: Ah on peut-tu virer, on peut pas virer ? Moi quand c’est arrivé cette histoire là, j’ai dis regarde, je vais continuer à conduire comme je conduisais. Des fois, je peux être arrêté, il n’y a pas un char, il n’y a rien, puis là, ah, j’ai le droit de virer icitte. Là je vais virer. Mais je suis certain que bien des fois, je fais mon chiffre. S’il n’y a pas personne en arrière de moi qui crie parce que lui il veut tourner, je ne tourne pas. Je ne me préoccupe même pas de savoir je peux-tu, je peux pas. Non, oublie ça.” (PF7)²³⁰

²³⁰ Il faut spécifier que si PF7 a choisi de continuer à conduire comme il conduisait, c’est principalement parce qu’il jugeait trop exigeante la prise en compte des panneaux d’interdiction :

“Le temps qu’on prend à vérifier si on a le droit de tourner. Dans ce temps là, tu serais bien mieux de regarder voir si il y a quelqu’un qui est proche de toi. Que tu vas peut-être lui passer sur les pieds. Parce que là, tu ne l’as pas vu parce que tu es là à checker voir si tu as le droit. La pancarte est grosse de même tsé [c’est-à-dire trop petite]. Puis elle est de l’autre bord de la rue. Fait que je ne vire pas. C’est toute. Ça fini là.” (PF7)

Il faut en outre ajouter qu’il était probablement d’autant plus facile pour PF7 de prendre cette décision qu’il franchissait déjà des feux rouges à l’occasion (particulièrement la nuit). Pour lui en fait, le seul changement notable que pouvait représenter le vdfr, c’est de “*peut-être virer dans le jour, plus*” (PF7).

En fait, compte tenu des nombreux interdits qui limitaient le virage à droite au feu rouge ces conducteurs pouvaient assez aisément continuer à se comporter “*comme si on n’avait pas le droit*” (PF8)²³¹. Probablement auraient-ils été davantage incités à « penser vdf » si cette pratique avait été, dès le départ, autorisée de manière beaucoup plus générale.

Une seconde difficulté réside dans le fait qu’il leur fallait apprendre à exécuter correctement la manœuvre. Bien que je n’ai que très peu d’indications à cet effet dans mes entrevues, quelques commentaires me donnent néanmoins à penser que cette compétence n’est pas donnée d’emblée, et qu’un certain travail devait également être effectué à ce chapitre :

“Maintenant quand j’en ai un à faire, je ne suis pas sûre que je regarde très bien s’il y a des piétons parce que je me dis Oh Yé ! Là je peux en faire un, puis je le fais.” (E2F5)

“Je trouve ça correct sauf que ça nous fait un petit peu oublier, des fois, de regarder. C’est drôle parce que c’est comme psychologique un peu. Au début ils ont essayé au Saguenay. (...) Puis la manière que je me comportais quand j’allais là-bas. Parce que là je me disais, c’est bizarre au boutte là, je me disais : Ah on a le droit de tourner sur la rouge, je tourne. Mais on dirait que je ne checkais pas pareil. Finalement, il faut que tu fasses ton stop, il faut que tu regardes. On dirait à ce moment là que c’était pas encore assez clair comme règlement, je sais pas. (*Comme s’il y avait eu une flèche verte.*) Exact. C’est comme : Ah asteure on a le droit de tourner sur la rouge. Mais ça, ça ne veut pas dire qu’il ne va rien t’arriver ! (...) J’ai le droit, mais il faut que je vois si je peux.” (EF8 ; cote d’expérience 4)

Certains des propos de mes interviewés laissent finalement entendre que l’intégration pleine et entière du virage à droite au feu rouge ne requérait pas qu’un travail au plan du savoir-faire. Il pouvait également y avoir, dans les tout premiers temps du moins, un inconfort à surmonter. Le conducteur peut en effet éprouver un certain malaise, un *feeling* du risque s’il n’a pas gagné l’assurance qu’il est apte à effectuer ses virages en toute sécurité :

²³¹ Tout au plus étaient-ils susceptibles, à l’occasion, de se « faire klaxonner ».

“Je me souviens, je l’avais connu à Ottawa. Parce que j’avais conduit à Ottawa. Puis je me souviens que les premières fois je trouvais ça pénible même. Parce que j’étais un peu perdu, puis j’osais pas. Est-ce qu’on voit bien, ou est-ce qu’on voit mal. Mais les endroits où je les utilise [maintenant], il y a très peu de piétons. Donc ça, c’est moins stressant. Parce que je pense souvent que c’est ça le danger. C’est d’avoir un cycliste qui t’arrive sur la droite. Que tu ne vois pas. Ou un piéton, ou quelque chose que tu ne vois pas.” (P11)

Il peut également éprouver un inconfort parce qu’il a néanmoins le sentiment d’être en infraction, de courir le risque de se faire intercepter par la police :

“[Oui, j’ai déjà viré à droite au feu rouge mais] ça fait drôle parce qu’on a l’impression d’être en infraction à chaque fois qu’on le fait.” (M10)

“À chaque fois que je conduisais [l]a voiture [de ma mère] puis qu’on descendait à La Baie elle disait (...) : « Tu peux virer à droite icitte. ». Ah ça m’énerve ça. On dirait que je ne suis pas. Tu es sur une rouge là. « Oui, oui tu peux. Tu as le droit icitte. Tu as le droit, tu as le droit. ». Ça me prenait toute mon change. C’était vraiment anti naturel de passer sur une rouge. Je me disais, mon dieu, me semble que je vais me faire attraper après ça.” (MF8)

En somme, il s’avérait assez manifeste, chez un certain nombre de mes interviewés, que des ajustements étaient encore nécessaires avant que le virage à droite au feu rouge ne puisse faire partie de leur conduite « habituelle », de la conduite qui est pour eux vécue comme étant à la fois simple et confortable. Il y a toutefois lieu de supposer que depuis la tenue des entrevues, les différentes difficultés signalées ont fini par se résorber ; au fil des expériences²³², ces conducteurs sont probablement parvenus à « penser vdfr », à bien composer avec le régime d’interdictions²³³, à bien (ou du moins à mieux) effectuer la manœuvre, et à s’y sentir relativement (sinon totalement) à l’aise.

²³² Évidemment, les conducteurs ne sont pas *légalement* obligés d’effectuer un virage à droite au feu rouge. La pression exercée par les autres – qu’elle soit réelle ou anticipée (cf. la crainte de nuire à la bonne circulation d’autrui) – fait cependant en sorte que les individus s’y sentent pour la plupart *socialement* obligés. Dans ce contexte, faire totalement abstraction du vdfr, ne pas chercher à l’inclure dans sa conduite usuelle peut donc apparaître particulièrement difficile.

²³³ Et ce, avec sans doute d’autant plus de facilité qu’ils auront eu l’occasion d’ajouter à leur bassin de connaissances une liste des intersections où le virage est autorisé ou au contraire prohibé.

CHAPITRE 10

L'EXPLORATION VISUELLE

Discuter des opérations d'exploration visuelle s'est avéré une tâche particulièrement difficile pour mes interviewés puisque ces opérations renvoient à une composante du savoir-faire aux rouages complexes, et dont le conducteur n'a généralement pas une conscience très aiguisée. Plusieurs de mes participants avaient d'ailleurs peine à décrire très précisément comment ils s'y prennent :

“C'est difficile d'essayer d'expliquer comment je regarde. C'est pas rien de standardisé. Je peux juste te répondre que je ne vois pas une façon systématique, synchronisée avec un rythme. Dire bababa, babababa. Puis je fais ça, puis je fais ça, puis je fais ça. Christie, je vais m'auto-hypnotiser si je ferais ça. Ça fait que inconsciemment mon regard c'est. Je suis là pour ça, pour conduire.” (PF8)

En conséquence, non seulement leurs propos ont-ils été relativement sommaires, mais ils ont également en partie bifurqué du sujet de discussion initial, leur récit devenant par moment davantage celui du niveau de vigilance et de concentration qu'ils accordent à la conduite (ou du moins de celui qu'ils *souhaitent* généralement accorder à la conduite). En outre, il est rapidement apparu que – tout comme dans le cas de la vitesse – les façons de faire pouvaient différer passablement en raison de l'expérience de conduite. Chez les conducteurs novices tout particulièrement, bon nombre de commentaires tendent surtout à indiquer une plus ou moins faible maîtrise des différentes opérations d'exploration visuelle.

10.1 L'exploration visuelle chez les conducteurs novices

En réalité, les indications et explications fournies par les dix conducteurs novices me donnaient à penser qu'ils n'avaient pas tous atteint le même niveau d'expertise au chapitre de l'exploration visuelle (et des activités de conduite sous-jacentes). Par manque de précisions, il m'était toutefois impossible de catégoriser et de discriminer très finement ces différences. Je m'en tiendrai donc à des observations générales.

Il faut tout d'abord souligner que chez une partie des conducteurs novices (la moitié d'entre eux en fait) le champ d'observation est apparu plutôt limité. À leurs dires, ils sont assez portés à concentrer leur regard sur ce qui se passe à l'avant, et à proximité de leur véhicule :

“Je regarde beaucoup la route. Oui je pense. Pas le paysage là. Je regarde vraiment les autres, plus devant, les autres conducteurs, des fois même si j'en ai qui me suivent ou. Oui je suis plus consciente de ce qui est autour, de ce qui est proche, que de dire que j'admire le paysage. Ça j'ai plus de misère quand c'est moi qui conduis.” (MF5)

Il ne fait pas de doute que la faible portée du champ d'observation chez ces interviewés résulte en grande partie du fait qu'au moment de l'entrevue, ils ne maîtrisaient pas encore très bien l'activité, ils étaient encore en situation de surcharge cognitive, tel que l'illustrent par exemple les propos de l'une des jeunes femmes interviewées :

“Je regarde beaucoup les autres autos. Mais les pancartes qui nous disent que c'est dans deux prochaines sorties là. Ça je ne suis pas visuelle là-dessus. C'est pas de quoi qui accroche mon attention. Puis disons qu'il faut que je tourne après le Canadian Tire, bien c'est fort possible que je ne le vois pas le Canadian Tire, puis que je me ramasse plus loin en me disant il est où ? Puis je ne l'ai jamais vu. C'est plus, comme la crainte des autres autos, puis vraiment sur la route. Disons que je ne suis pas portée à regarder les paysages puis les maisons. (*Puis même les pancartes comme tu disais...*) Oui c'est ça. Quand il faut, je les regarde mais c'est pas. Mettons que je roule, c'est pas juste ça que je regarde. Il faut vraiment que je ralentisse, puis que je m'arrête pour prendre conscience c'est quoi les noms de rue. Mais c'est pas de quoi que je peux faire naturellement, à vitesse normale, sans y penser. Plus les feux de signalisation, puis les stops [à surveiller]. Fait que c'est déjà assez ! C'est peut-être pour ça que j'ai tout le temps l'impression de ne pas savoir où que je m'en vais. Le paysage ça ne me rentre pas dans la tête quand je

conduis. J'ai la conscience des autres autos puis de la route. Puis il faut que je fasse ma vitesse, mais pas plus loin que ça !" (E1F5)

Un autre type de commentaires suggère par ailleurs que chez quelques-uns d'entre eux, l'observation des rétroviseurs n'était pas encore une tâche automatisée puisqu'ils se devaient à cet égard de fournir un effort de pensée, et se commander de regarder leur rétroviseur :

“Je le sais qu'il faut le faire pour l'angle mort là ! Mais ça aussi c'est pas naturel. Il faut que je me le dise. Heye. Il pourrait venir quelqu'un. Est-ce que tu as regardé partout ? Puis j'y pense. Mais c'est vrai que je suis vraiment attachée à regarder en avant. *(Et qu'est-ce qui vous amène à y penser, quand vous dites, j'y pense là ?)* Bien c'est parce qu'il faut que je fasse un dépassement. Oui, oui, oui. Oui, oui, oui. C'est ça. C'est une situation. Je ne le fais pas par plaisir, pour le fun là. Parce que aussi, de temps en temps, t'aime ça jeter un petit coup d'œil. Je suis sûre que mon mari il jette des petits coups d'œil partout lui. Comme ça, naturellement. Mais moi il faut que j'y [pense]. Il faut que j'aie une situation qui fasse que. Je m'en sers vraiment par nécessité.“ (MF5)

Et cette opération était peut-être d'autant plus « coûteuse » pour eux que, comme le précisait un peu plus loin MF5, “*j'ai de la misère à regarder ailleurs que [à l'avant]. J'ai l'impression que regarder dans le miroir, je perds la réalité*”. En fait, l'observation des rétroviseurs et des angles morts ne représente pas chez ces conducteurs novices qu'un problème de « pensée ». Il représente également – et peut-être de manière plus importante encore – un problème d'exécution. Si MF5 par exemple a l'impression de « perdre la réalité », de ne plus savoir exactement ce qui se passe à l'avant d'elle lorsqu'elle détourne son regard, c'est parce qu'elle se retrouve en situation de surcharge cognitive, mais aussi parce que le mouvement de ses yeux n'est pas encore assez rapide, parce que son attention s'attarde trop longtemps sur son rétroviseur. De telles difficultés d'exécution ont en outre été relevées en regard de la vérification des angles morts, quelques participants ayant notamment mentionné qu'ils tournaient sans doute un peu trop leur tête lorsqu'ils procédaient à cette vérification, et qu'ils avaient encore parfois tendance à accompagner ce mouvement de tête d'un mouvement du volant.

Une toute autre difficulté que les conducteurs novices se devaient de surmonter consiste finalement à savoir quoi regarder, à bien comprendre ce qu'il importe de surveiller lorsqu'ils se trouvent dans la situation de conduite X ou Y. Cette connaissance n'est en effet pas donnée d'emblée, comme le signalaient par exemple E1F5 en regard de la vérification des angles morts (voir la citation en page 211) et EF1 en regard de l'observation plus générale de la situation de conduite :

“Au début on dirait que je ne me rendais pas compte. Tsé quand ils disaient: il faut que tu regardes telle, telle affaire, pour anticiper telle, telle affaire. Je comprenais, mais à moitié finalement. Là je comprends plus la logique. Comment ça se passe puis tout ça.” (EF1)

En somme, une part non négligeable des propos des conducteurs novices témoignent surtout des aspects du savoir-faire qui étaient encore à peaufiner. Manifestement, certains d'entre eux tentaient de répliquer les enseignements qu'on leur avait prodigués (ex.: jeter régulièrement un coup d'œil dans les rétroviseurs, balayer l'environnement du regard, ne jamais fixer un point dans l'espace) mais ne maîtrisaient pas encore parfaitement le comment, et/ou le quoi :

“J'essaie de ne pas fixer un point. Parce que c'est vrai que quand on fixe, on se dirige vers là. Fait que j'essaie tout le temps de balayer du regard un peu plus. Les miroirs oui, une fois de temps en temps. Je pourrais peut-être en faire un petit peu plus mais là je trouve que c'est parfait comme c'est là. (...) Je pense que je vais être plus comme mon père, quand je vais avoir plus d'expérience. Je vais le savoir quand ça va être le temps de regarder. Je vais probablement en faire plus, de ce que je faisais moins avant puis qui était un petit peu plus nécessaire. Puis je vais faire moins de ce que je pensais qui était nécessaire mais qui ne l'est pas tant que ça. Je pense que c'est avec l'expérience que. Tsé quand ils disent [dans les cours de conduite] de gérer l'information dans notre tête, je pense que c'est ça que l'expérience va m'amener.” (EF4)

Comme je l'ai déjà signalé toutefois, le niveau de maîtrise des opérations d'exploration visuelle n'est pas apparu équivalent chez tous les conducteurs novices interviewés. Si, au moment de l'entrevue, quelques-uns semblaient éprouver l'ensemble des difficultés répertoriées, d'autres semblaient n'en rencontrer qu'une partie (ex.: un champ d'observation plutôt limité mais sans difficulté apparente à utiliser les rétroviseurs), alors que d'autres encore laissaient plutôt entendre que toutes ces lacunes étaient pour

eux choses du passé. Il demeure néanmoins assez manifeste que pour tous ces participants, la conduite requérait encore une certaine dose d'attention et de concentration. À l'exception d'un cas particulier sur lequel je reviendrai plus loin, aucun ne pouvait envisager quitter la route des yeux (sauf peut-être pour un très bref instant). Demeurer attentif, surveiller assez étroitement la situation de conduite s'avérait encore une nécessité pour eux puisque, tel que le résumait MF2, "*quand je conduis, je conduis*".

10.2 L'exploration visuelle chez les conducteurs minimalement expérimentés

Avec la prise d'expérience, comme le mentionnait l'une des mères interviewées, "*à un moment donné l'œil se fait*"²³⁴ (MF4). Il était du moins assez évident que chez les conducteurs minimalement expérimentés, les opérations d'exploration visuelle n'étaient plus de celles qui posaient des problèmes au plan technique. Balayer l'environnement du regard, consulter les rétroviseurs, etc. étaient devenus pour eux des automatismes, des opérations qu'ils effectuent sans avoir à fournir un effort important, et avec sans doute une relative efficacité. Pour autant, cela ne signifie pas que tous prétendaient se comporter exactement de la même façon. Il m'a cependant été encore une fois impossible de catégoriser et de discriminer très finement les différentes façons de faire de ces participants parce que leurs descriptions étaient insuffisamment détaillées, mais aussi, faut-il le préciser, parce que ce type de comptes-rendus laisse souvent trop place à interprétation. Quelqu'un qui dira par exemple qu'il est toujours très vigilant et qu'il se permet, tout au plus, de regarder *un peu* le paysage pourrait en effet apparaître, aux yeux d'un observateur extérieur, comme étant un conducteur souvent peu attentif à la route. Comment, dès lors, peut-on juger adéquatement d'une telle pratique ? Afin de pallier ces problèmes d'interprétation, je m'en tiendrai donc ici aussi à des observations relativement générales.

Deux aspects distincts ont en réalité été abordés par mes participants lorsqu'ils traitaient de leur façon de regarder : 1) leur niveau de surveillance de la situation routière, c'est-à-

²³⁴ Et sans doute faudrait-il ajouter également que « le cerveau se fait ».

dire à quel point ils observent ce qui se passe autour d'eux (sur la route et ses abords, dans le véhicule) lorsqu'ils conduisent, et 2) le niveau d'attention qu'ils accordent à l'activité, c'est-à-dire la plus ou moins grande fréquence avec laquelle ils conduisent en mode « automatique », en ayant l'esprit ailleurs que sur la seule route.

10.2.1 Le niveau de surveillance de la situation routière chez les conducteurs minimalement expérimentés

Bien qu'avec une insistance variable, la majorité des conducteurs minimalement expérimentés se sont dit très portés à examiner attentivement tout ce qui les entoure. D'après leurs propos, ils auraient presque toujours une conduite assez active et veilleraient à correctement visualiser la situation, à balayer l'horizon du regard, à consulter périodiquement leurs rétroviseurs, etc. :

“Quand je conduis, je suis très soucieux de savoir ce qui m'entoure. Alors je regarde régulièrement dans. J'ai jamais de point fixe. Je regarde dans mes miroirs. Autant gauche, droite, que celui à l'intérieur là. Je regarde tout le temps, tout le temps, tout le temps. (...) [Et] le champ de vision, en tout cas, moi je regarde très loin. Je ne regarde pas à 50 pieds en avant. J'essaye de voir plusieurs centaines de mètres en avant.” (PF4)

“Je conduis en regardant un peu miroir, miroir, miroir [gauche, droite, intérieur]. Je conduis en étant vigilante. Donc je me rends compte de ce qui se passe. (...) Je vois toutes les choses quand je conduis.” (MF3)

“Moi je regarde partout. Je vois venir de loin, en arrière, de côté là. (...) En général, dans le trafic, je suis beaucoup ce qui se passe autour de moi.” (MF6)

De toute évidence, l'exploration visuelle est pour eux une dimension centrale de la conduite sécuritaire :

“Je veux savoir tout le temps qu'est-ce qui se passe aux alentours de moi quand je suis en auto. Ça c'est sûr. Parce que quand tu ne vas pas vite, ça peut être un enfant, ça peut être n'importe quoi. Puis quand tu es sur l'autoroute, tu vas vite ça fait que. Un accident est vite arrivé quand tu vas vite. Ça fait que c'est pour ça que je veux toujours voir autour de moi. Pour prévenir l'accident. Pour prévenir un problème.” (EF3; cote d'expérience 3)

Si l'exploration visuelle leur apparaît essentielle au maintien de la sécurité, c'est parce que c'est elle qui leur donne l'opportunité de réagir à temps, ou de réagir correctement aux difficultés qui surviennent :

“Ma façon de conduire c'est de regarder dans les rétroviseurs. C'est très, très important. En avant, il n'y a pas de problème, on le voit. Mais c'est de savoir toujours qu'est-ce qui s'en vient. (...) J'aime ça savoir qui est en arrière. Je trouve que c'est très important. Fait que si je suis pris pour faire une manœuvre quelconque, je le sais que je suis libre en arrière, ou que j'ai quelqu'un qui me suit ou.” (PF7)

Mais c'est aussi encore plus spécifiquement parce que c'est elle qui leur permet de prévoir – et de se prémunir – des erreurs des autres conducteurs :

“Moi je suis tout le temps aux aguets. Pour prévoir les erreurs des autres.” (PF3)

“S'il y a de quoi à voir, j'aime autant le voir [par moi-même]. Pas voir les lumières de l'autre qui m'allument dans la face parce que lui il vient de voir de quoi, mais lui il l'a vu en retard.” (PF7)

“Je suis quelqu'un qui va observer beaucoup les gens à l'entour de moi. Je conduis mais tsé je regarde si l'autre reste droit dans le chemin. (...) C'est les autres qui me préoccupent quand il fait mauvais. C'est plus sur eux-autres que j'ai peur [que] de moi. Parce que je sais que moi je vais m'ajuster. Plus qu'il va faire mauvais, plus moi je vais ralentir. Plus que je vais être prudent, ces trucs là. Mais les autres, c'est peut-être pas nécessairement ça. Fait que dans ce temps là, il faut que je les surveille. Fait que quand il fait mauvais, je ne fais rien que surveiller les autres.” (PF5)

En fait, s'il y a une expression qui semble particulièrement bien s'appliquer à la conduite automobile, c'est celle qui stipule que « l'enfer, c'est les autres ». Plus d'un participant ont en effet mentionné au cours de l'entrevue qu'ils avaient tendance à se méfier des autres conducteurs :

“J'ai pas confiance beaucoup à la conduite de[s autres]. De toute façon, on ne connaît pas les gens qui sont derrière le volant, les gens qu'on côtoie en automobile. On ne sait jamais à qui on a affaire. Il y en a qui conduisent bien, c'est la majorité, mais il y en a beaucoup qui conduisent mal. Il y en a qui ne respectent pas la réglementation aussi. Puis ça, ça va toujours être.” (PF3)

Pour la majorité (y compris bon nombre de conducteurs novices), ce sont les fautes et les erreurs des autres qui sont à redouter, bien plus du moins que les siennes propres :

“J’ai confiance peut-être à ma conduite, mais j’ai moins confiance aux autres.”
(M10)

“Je suis toujours très vigilant. Toujours, toujours, toujours. Je me fais pas mal plus confiance que je peux faire confiance aux autres. Ça fait qu’à partir de ce principe là, je me dis que les voitures qui sont aux alentours de moi sont potentiellement dangereuses. Non, ça j’ai bien peur de la réaction des autres chauffeurs puis c’est pour ça que je regarde partout.” (PF4)

D’ailleurs, à la question portant sur la conduite rêvée²³⁵ – et qui devait surtout à l’origine permettre d’identifier les pratiques auxquelles auraient pu aspirer ces conducteurs – 22 participants ont spontanément relevé les changements qu’ils apporteraient en regard de la conduite des autres (c’est-à-dire, par exemple, retirer de la circulation ou mieux encadrer (par législation, formation, ou resserrement de la surveillance policière) tous les conducteurs qui effectuent des dépassements dangereux, qui circulent en état d’ébriété ou en état de fatigue, qui louvoient, qui ne maintiennent pas une bonne distance intervéhiculaire, qui sont agressifs, qui ne font pas preuve de courtoisie, qui circulent trop rapidement ou à l’inverse trop lentement), mais seulement dix ont traité des changements qu’ils apporteraient relativement à leur propre conduite (à savoir, principalement, une amélioration de leur état de confort (j’aimerais être plus calme, moins craintive, etc.) ou de leur habiletés) et ceci, le plus souvent, après que je leur eus

²³⁵ « Pouvez-vous me dire qu’elle serait pour vous la situation de conduite rêvée ? Autrement dit, si vous pouviez changer le monde demain matin et conduire vraiment comme vous le voulez, comment voyiez-vous ça ? »

demandé en sous-question « Et sur votre conduite à vous, est-ce que vous changeriez quelque chose ? »²³⁶.

Cette tendance à reporter les problèmes de la conduite sur les autres, à se faire davantage confiance à soi-même qu'aux autres usagers de la route est généralement considérée par les chercheurs en sécurité routière comme étant le reflet d'un biais cognitif (par exemple ce que l'on appelle le « biais de conformité supérieure de soi »), ou plus globalement de la propension qu'auraient la majorité des individus à se croire meilleurs conducteurs qu'ils ne le sont en réalité, et qui aurait été constatée à maintes reprises dans le monde, tel que le relevait notamment Peretti-Watel :

“Quel que soit le continent sur lequel on interroge des automobilistes, la majorité des individus interrogés se considère moins exposée que les autres au risque d'accident, estime conduire mieux que la moyenne, ou se classe parmi les meilleurs conducteurs” (Peretti-Watel, 2001; p. 399).

On soutient donc que les conducteurs auraient pour la plupart tendance à se surestimer. Mais est-ce bien le cas ? Chez les trente conducteurs interviewés, il m'a été possible de constater que quatre d'entre eux avaient effectivement une opinion très positive quant à leurs habiletés de conduite²³⁷, alors qu'une dizaine se montraient au contraire plutôt critiques (ils estimaient qu'ils manquaient d'expérience, ou alors qu'ils n'étaient pas très habiles, très sûrs d'eux). Et s'il est vrai que la moitié restante de mon groupe d'interviewés avaient généralement tendance à se dire bons conducteurs, il faut toutefois bien préciser qu'ils ne se considéraient pas pour autant excellents (ex.: *“Je ne me considère pas un bon conducteur comme il y en a qui ont des réflexes là, puis ils ont toute ça. Je sais qu'il y en a des bien meilleurs que moi là-dessus”* (PF1)). En fait,

²³⁶ Chez mes trente interviewés, il est en fait apparu que la conduite rêvée passe principalement par l'élimination des risques accidentels et des entraves à la bonne circulation (128 mentions sur 183), risques et entraves qui peuvent originer des autres conducteurs (67 mentions), mais aussi des conditions de circulation (conditions météo, état, configuration et entretien des routes, signalisation, fluidité des déplacements, mode de partage de la route; 51 mentions) et des véhicules (10 mentions).

²³⁷ Opinion qui, faut-il le préciser, a été dans deux de ces cas corroborée par les autres membres de la famille, et qui n'a pu être confirmée dans un 3^e cas puisqu'il s'agissait d'un participant complémentaire.

comme le faisaient judicieusement remarquer Åberg et al. (2005 a et b), ce n'est peut-être pas tellement que les conducteurs ont tendance à se croire meilleurs qu'ils ne le sont en réalité, mais bien qu'ils ont tendance à croire les autres pires qu'ils ne le sont²³⁸.

Plusieurs facteurs peuvent être à l'origine de cette perception. Tout d'abord, très rares sont certainement ceux qui n'ont jamais observé une manoeuvre de conduite incorrecte. Tous mes interviewés ont d'ailleurs ponctué leur entrevue de commentaires sur les (à leurs dires assez nombreux) manquements ou mauvais agissements dont ils auraient déjà été témoins (ex.: une automobiliste qui discute au téléphone et qui s'engage sur l'autoroute sans (apparemment) observer ce qui s'y passe, un conducteur qui refuse de céder le passage à l'entrée d'une artère congestionnée, un motocycliste qui effectue un dépassement à très haute vitesse sur la voie d'accotement). Il était en outre assez fréquent que mes interviewés expliquaient et justifiaient leur conduite en la comparant à des façons de faire qu'ils avaient observées chez d'autres conducteurs, et qu'ils jugeaient inappropriées, voire carrément dangereuses. Par exemple :

“Je regarde tout à l'entour, dans le rétro, dans les miroirs. Je regarde tout le temps partout. Voir si il n'y a pas. Je sais pas, s'il y a un char qui te brake dans la face, ou de quoi de même. Disons que je suis attentive à ce qui se passe. Tsé il y en a plein qui se promènent puis ils ne regardent nulle part. Là à un moment donné, ils parlent, puis ils sont de même [fait signe qu'ils regardent les passagers à qui ils parlent]. Je ne fais pas ça. (...) Non je trouve ça vraiment dangereux. J'ai déjà embarqué dans une auto que le gars il ne regardait vraiment pas la route, puis on était là : « Tu peux-tu regarder. Il y a des chars en avant ! ». S'il y en a un qui te brake dans la face, c'est pas. Tu vas scraper ton char, puis il peut arriver de quoi, je sais pas, un gros carambolage. Non, j'aime pas ça quand le monde ne regarde pas rien.” (E2F2)

²³⁸ “A driver does not believe that she or he is better than others. It is the others that are worse” (2005b; diapositive 35). Åberg et ses collègues sont parvenus à cette conclusion après avoir observé que, dans l'ensemble, les conducteurs estimaient assez justement les vitesses qu'ils pratiquent mais qu'ils avaient systématiquement tendance à surestimer celles des autres. Dans une enquête subséquente, ils ont en outre pu constater que la fréquence à laquelle étaient commises certaines infractions ou erreurs de conduite (ex.: accélérer à l'approche d'un feu de circulation, omettre de signaler une manoeuvre de virage, mal évaluer la distance lors d'un dépassement, mal effectuer un changement de vitesse) était elle aussi systématiquement jugée plus importante chez les autres que chez soi.

“[Pour que je regarde ailleurs], il faut vraiment que ça attire mon attention. Si je vois des enfants sur le bord de la rue tsé. Des choses qu’on voit à 45 degrés à peu près. Mais [pas] de là à me retourner comme souvent je vois des gens. Tu vois ça me stresse ça premièrement. Au lieu de regarder en avant, ils regardent là [vers l’arrière]. Et là ils ne suivent pas le trafic. Ils ne regardent pas où ils vont. Ça me stresse moi ça. J’aime pas ça.” (MF7)

On peut donc assez facilement comprendre que les conducteurs en viennent à avoir l’impression que les fautes de conduite sont finalement assez courantes chez les autres, compte tenu de tout ce qu’ils *remarquent* sur la route²³⁹.

Cette perception peut ensuite être façonnée par l’explication que l’on donne généralement du phénomène accidentel. “*C’est pas vrai qu’ils ont de la chance. Il n’y a pas de chance. C’est la prudence qui fait que tu n’as pas d’accident*” (PF5). Bon nombre de mes interviewés semblaient avoir accepté la thèse selon laquelle les accidents sont d’abord et avant tout le résultat de mauvais comportements de conduite. Or, personnellement – et tout comme quantité d’autres conducteurs –, ils n’ont pour la plupart été impliqués au cours de leur vie que dans des accidents mineurs (voire aucun accident du tout, pas même un seul petit accrochage), alors qu’ils savent très bien que de nombreuses personnes meurent ou sont gravement blessées chaque année sur nos routes. Il faut donc qu’il y ait, effectivement, des conducteurs – autres que soi – qui se comportent mal²⁴⁰.

²³⁹ Les conducteurs sont davantage susceptibles de noter et de se souvenir des mauvais comportements de conduite. Les bons comportements ne sont pas rares, et sont même certainement beaucoup plus nombreux. Le problème, c’est que ces bons comportements passent le plus souvent inaperçus.

²⁴⁰ En rapportant la cause présumée de l’accident – et qui est presque toujours liée au facteur humain – les comptes-rendus dans les médias contribuent d’ailleurs à renforcer cette image (ex.: il semble une fois de plus que l’accident soit dû à la vitesse excessive, on ne connaît pas encore la cause mais des analyses ont été demandées par la police afin de vérifier la présence d’alcool dans le sang).

Mais cette idée à l'effet que la mauvaise conduite est assez fréquente chez les autres peut aussi originer bien avant du fait qu'elle figure au nombre des choses que l'on enseigne aux apprentis conducteurs. Quelques participants se sont d'ailleurs remémorés à cet égard des conseils livrés par un parent ou un instructeur, ou des conseils qu'ils avaient eux-mêmes donnés lorsqu'ils supervisaient leur enfant :

“Il faut que tu sois les yeux des autres. Il faut toujours que tu penses pour les autres sur la route. Ça c'étaient des choses que mon père m'avait dites puis qui sont restées.” (M10)

“(Est-ce que tes parents t'aidaient à apprendre à conduire. Est-ce qu'ils te donnaient des conseils ou...) Bien ils en ont peut-être donné un couple. « Va pas vite » puis « Conduis pour les autres » puis « Essaye de », comment donc, « Conduis pour les autres là », c'était quoi ? « Essaye de prévoir ce qui va arriver ». C'est ça en gros. Anticiper. C'est ça le mot, oui. (*Anticiper, oui. Est-ce qu'on t'avait parlé de ça dans les cours de conduite ?*) Oui. Moi c'est l'anticipation puis conduire pour les autres. On l'avait entendu déjà souvent, souvent.” (EF3)

“Des choses que je lui disais souvent [à ma fille] c'est prudence, puis essaye de prévoir. Prévoir. Prévoir. Prévoir. Conduis pour les autres, pas juste pour toi. Ça je lui disais assez souvent. Quand elle a eu son permis puis qu'elle pouvait conduire toute seule, je ne lui ai jamais empêché de prendre l'auto mais je lui disais: Tu es prudente, tu prévois, tu fais attention aux autres, tu conduis plus souvent pour les autres que pour toi. Ça je lui disais souvent aussi.” (PF4)

“C'est un peu la façon que je leur ai montré à conduire. De se décider un petit peu plus rapidement parce que des fois ça peut causer des accidents. De toujours signaler, puis de toujours regarder de tous côtés. Puis de faire attention aux autres. Parce qu'on n'est pas tout seul. Puis des fois il y en a qui ne font pas attention à nous. Il faut se protéger deux fois plus.” (MF6)

En somme, les conducteurs apprennent très tôt que les autres constituent une menace bien réelle, qu'une quantité non négligeable de ceux qu'ils croiseront sur leur route sont susceptibles de mal réagir ou de mal se comporter, et que c'est à eux que revient la responsabilité de pallier aux manquements de ces autres.

Il ne faudrait cependant pas croire que le danger ne provient toujours uniquement que des autres. Pour certains de mes interviewés, le risque est manifestement double

puisqu'ils doutent *presque tout autant* de leur propre capacité à bien contrôler la situation :

“C’est ce qui me fatigue le plus. D’être très, très attentive à qu’est-ce que je fais. C’est peut-être le côté qui m’agace le plus. La sécurité des voitures, puis d’être très, très attentive à. Remarque, j’ai toujours peur de moi faire une gaffe mais souvent ça peut être l’autre qui la fasse la gaffe. De tout le temps être obligée de penser en conséquence de l’autre aussi là tsé c’est.” (MF7)

Cette digression sur la crainte qu’inspire la conduite des autres (et parfois aussi sa propre conduite) nous ramène à la question du confort psychique – ou plus spécifiquement encore sur celle du sentiment global de sécurité –, et qui manifestement n’est pas sans impact sur les pratiques en matière d’exploration visuelle.

Si les conducteurs novices demeurent généralement attentifs à la situation de conduite, c’est parce qu’ils ne maîtrisent pas parfaitement la tâche, mais aussi parce qu’ils se trouvent dans un certain état de « stress », parce qu’ils ne se sentent pas totalement à l’abri du risque accidentel, comme le soulignait l’une des jeunes femmes interviewées :

“J’ai jamais fait d’accident mais je dirais que oui, je reste toujours un peu sur les nerfs. Je ne suis jamais complètement relaxe et détendue. (...) Puis compte tenu que je suis nerveuse, ça me force à regarder partout. J’ai constamment un balayage autour pour m’assurer qu’il n’y a pas d’autre voiture. (...) Je regarde beaucoup le rétro aussi. Je regarde très souvent les voitures qui sont derrière.” (E2F5)

Les participants plus expérimentés se sentent pour la plupart plus sûrs d’eux, moins « nerveux », mais aucun n’allait jusqu’à prétendre qu’il se croyait totalement à l’abri du risque accidentel, ne serait-ce qu’en raison de la menace que les autres incarnent. C’est d’ailleurs en bonne partie pourquoi ils soutenaient surveiller la route à ce point. Cela ne signifie pas cependant que tous se soient dit *constamment* occupés à observer ce qui se déroule dans la situation de conduite. Plusieurs d’entre eux par exemple se permettraient à l’occasion d’admirer le paysage, de « sortir » (plus ou moins brièvement) de la seule situation routière :

“Quand on voyage de jour, pour ne pas trouver le temps long, tu écoutes de la bonne musique, tu regardes les paysages, tu regardes ton environnement physique à l’entour, ces trucs là. Tu ne restes pas saisi toujours sur la voiture ou sur la ligne.

(...) Je vais toujours regarder. Parce que je suis un maniaque d'auto. Est-ce que je vais voir une vieille carcasse d'auto intéressante. Est-ce que je vais voir une vieille maison qui va m'intéresser au point de vue patrimoine bâti. Est-ce que je vais trouver quelque chose que j'avais jamais examiné au niveau du paysage. Quelqu'un qui conduit toujours en examinant le paysage à l'entour de moi." (PF5)

"Je regarde beaucoup les maisons. J'adore regarder les maisons. Puis les terrains l'été. Les fleurs c'est. Pftt. C'est fou là. Mais pas pour être imprudente. Tourner la tête complètement, ou des choses comme ça là. C'est jamais arrivé que j'ai observé quelque chose, puis que j'ai été inattentive au trafic pour avoir à freiner sec ou des choses comme ça. Pas à ma souvenance." (MF8)

Quelques rares participants ont en outre reconnu qu'à l'occasion, ils se laissent parfois même un peu trop distraire par toutes ces autres choses qu'ils observent :

"C'est très distrayant je trouve ce qu'ils peuvent mettre autour de l'autoroute. Effectivement, des fois tu es dans le trafic à Montréal, tu ne te rends pas nécessairement compte que le gars en avant s'est arrêté. Puis toi tu es en train de regarder : «Venez voir Nez Rouge [le film] » ! (...) Ça me distrait beaucoup les animaux. J'observe beaucoup la nature, tout ça. Mettons que je descends à Montréal. Je vais voir des oiseaux de proie. Tsé là je vais tout le temps regarder. Fait que ça me décroche de la rue un peu, de ce qui se passe." (EF8; cote d'expérience 4)

Mais il y en a d'autres pour qui détourner leur attention de la route, ne serait-ce que pour un assez court instant, s'avère une option totalement inenvisageable.

Ce qu'il faut surtout noter ici, c'est que ces variantes dans les façons de faire correspondent généralement assez bien au sentiment de sécurité ressenti. EF7 par exemple, un jeune homme manifestement peu « angoissé » par le risque accidentel, fait justement partie de ceux qui admettaient se laisser parfois un peu trop distraire :

"Quand j'embarque dans une automobile, j'ai jamais de stress. Je suis toujours à l'aise fait que je ne suis pas quelqu'un qui va rester concentré, puis qui est toute jammé sur son volant. Tsé il y en a qui. Je suis plus relaxe. Fait que je regarde un peu partout. Je suis un peu mémère aussi fait que je checke un peu partout ce qui se passe. (...) Puis ça peut être un problème en ville. Parce que quand tu regardes des fois. Oup ! Tsé tu scannes un peu trop là." (EF7; cote d'expérience 3)

À l'inverse, les participantes²⁴¹ qui se disaient incapables de reporter leur attention ailleurs que sur la route sont justement celles qui, parmi les conducteurs minimalement expérimentés, redoutent le plus le risque accidentel, celles chez qui le sentiment global de sécurité semble le plus vacillant. Par exemple :

“Je suis très concentrée quand je conduis. Ce qui se passe à gauche, à droite, souvent mon mari me dit : «Tu n’as pas vu ça ? », je dis non, je conduis. Et quand j’ai des passagers avec moi, je ne me retourne jamais, ou très rarement pour les regarder quand on parle. Je regarde en avant, je conduis. J’ai la responsabilité de ces gens là dans ma voiture. (...) J’aime pas faire beaucoup de grands routes. À la longue ça me tanne. Peut-être parce que je suis trop stressée. Je ne me détends pas assez peut-être. C’est peut-être ça, je suis trop, j’ai toujours peur, puis je ne veux pas qu’il arrive rien. Contrairement à mon mari qui est très détendu quand il conduit. C’est ça la différence. Lui il peut conduire des heures et des heures, ça ne le dérange pas. Mais moi comme je suis très, très, très attentive bien ça me fatigue. En tout cas, c’est ce que je pense parce que mon mari il a le temps de regarder le paysage. Moi je me dis quand on roule, on regarde où [est-]ce qu’on va.” (MF7)

“Je regarde en avant puis je regarde mes miroirs. Je ne regarde pas trop le paysage quand je conduis. (...) Je suis prudente comme ça parce que j’ai peur. Alors ça ne m’arrive pas [d’être moins attentive à la route]. J’ai eu quelques accrochages, puis quelques glissades, puis. Je relaxe là, mais je fais attention. Non, je ne peux pas [être moins attentive].” (MF1)

En somme, s’il ne fait pas de doute que les opérations d’exploration visuelle dépendent pour une large part d’un savoir-faire (plus ou moins bien établi), il n’en demeure pas moins qu’elles sont – elles aussi – en partie marquées par les critères du confort. L’insécurité ressentie n’a d’ailleurs pas qu’une incidence sur le niveau d’attention accordée à la conduite. Des sentiments plus ponctuels, des *feelings* du risque peuvent aussi être à l’origine de pratiques distinctives, tel qu’en font foi ces quelques exemples :

“Quand j’ai à arrêter brusquement. Soit sur une grande autoroute, qu’il y ait un accident puis que ça l’arrête. Je vous dirais [que] c’est tout de suite, tout de suite, tout de suite, les yeux en arrière. Je regarde puis il faut absolument que je me trouve une porte de sortie. Si je vois que celui en arrière de moi n’est pas capable de freiner, il faut que je me trouve un champ où aller. Parce que sans ça, ça ne va pas ! Je file bien mal dans ce temps là. Pourtant, j’ai jamais eu d’accident. Je ne me suis jamais fait rentrer dedans, par en arrière là, par un autre véhicule. Ça m’est

²⁴¹ Il s’agit en effet essentiellement de femmes.

jamais [arrivé], mais ça toujours été. C'est une phobie. Aussitôt que ça l'arrête, c'est officiel, c'est tout de suite les yeux dans le miroir." (PF4)

"J'ai une phobie. Quand je suis arrêtée à un stop, à une lumière, je regarde toujours en arrière si quelqu'un ne va pas arriver à fiout ! [me percuter par l'arrière comme cela m'est déjà arrivé étant jeune]." (MF8)

"Une fois j'ai eu un accident, quand j'avais 17 ans. C'est une charrue qui m'a rentré dedans par la droite. Tu vois ça changé ma façon de conduire un petit peu. Je regarde tout le temps à droite. Puis j'ai tout le temps le réflexe de me tasser un peu quand il y a quelqu'un qui arrive à droite. Genre un réflexe qui est resté." (EF3)

"Je vais souvent au Saguenay puis dans le Parc il y a beaucoup d'originaux. À chaque fois que j'y vais, j'en vois un. Il y en a un qui me traverse dans la face ou tsé. Ça m'est arrivé vraiment souvent. Fait que dans ce temps là [quand je vais dans le Parc], je fais vraiment attention. Je regarde tout le temps, en général là." (EF8)

C'est cependant au cours de l'examen d'une situation particulière que la dynamique du confort s'est le plus illustrée.

10.2.1.1 Le cas particulier de la situation d'obstruction visuelle

« Comment avez-vous tendance à réagir lorsque vous vous retrouvez pas exemple derrière un camion, ou n'importe quel autre gros véhicule qui vous bloque la vue ? ». Initialement, cette question avait pour objectif de déterminer dans quelle mesure mes interviewés pouvaient être incommodés par le fait de ne pas bien voir ce qui se passe à l'avant d'eux. Il est cependant rapidement devenu évident que cette question soulevait bien d'autres dimensions, comme le suggère d'ailleurs l'extrait suivant :

"Quand il y a des vans, je ne suis pas de proche. Parce que je trouve ça vraiment fatigant. Premièrement, ça te lance plein de roches. Deuxièmement, tu ne vois rien. Troisièmement, elle peut s'arrêter puis toi tu lui rentres dedans. Quatrièmement, sont chargées puis c'est tannant. Tu te dis tout le temps : Il y a-tu de quoi qui va me tomber dessus ? Puis je déteste ça dépasser une van. J'ai vraiment horreur de ça." (EF8)

Trois facteurs principaux semblent en fait orienter la réaction de mes participants : 1) le malaise qu'ils peuvent ressentir lorsque leur vision est obstruée, 2) le malaise qu'ils peuvent ressentir en regard de la manœuvre de dépassement, et 3) le malaise qu'ils peuvent ressentir en présence d'un véhicule lourd.

Un peu plus du tiers de mes interviewés (quatre pères, quatre jeunes (3 F et 1 H) et les trois participants complémentaires)²⁴² n'éprouvent apparemment aucun de ces trois malaises lorsqu'ils se retrouvent à l'arrière d'un véhicule lourd :

“S'il va plus tranquillement que moi, bien là je vais le dépasser. Sinon, ça ne me dérange pas. C'est sûr que le champ de vision est réduit mais ils sont sur la route. On ne les enlèvera pas de là ! Non, je ne dépasserai pas plus. Ça ne me fait pas peur. (...) S'il est à la même vitesse que moi, ça ne me dérange pas.” (E1F2)

Pour reprendre leurs termes, “*ça ne me dérange pas si je ne vois pas plus loin que ça*” (PF8), “*j'ai pas peur de dépasser*” (E2F2), et “*ça ne m'insécurise pas. (...) Je ne suis pas quelqu'un qui a peur des vans*” (S12). La seule chose qui semble les incommoder, c'est si le véhicule circule trop lentement, s'il ne suit pas leur rythme, et ce serait donc essentiellement en vertu de ce facteur qu'ils réagiraient. La situation s'est cependant révélée un peu plus complexe chez les autres interviewés.

Chez neuf d'entre eux (trois pères, quatre mères et deux jeunes hommes), il s'avère assez manifeste que la perte de vision constitue une source d'inconfort importante :

“Ça je déteste ça. Autant que possible, lorsque je suis capable, je passe à côté. Quand je suis capable. Sinon bien je le suis. Qu'est-ce que tu veux, j'ai pas le choix ! Mais dès que je suis capable, c'est sûr, sûr, sûr que je vais le dépasser. Soit par la droite, soit par la gauche, quand c'est des voies doubles. C'est sûr, sûr, sûr [que] je vais le dépasser. (*Et vous n'aimez pas ça parce que...*) C'est parce que je ne vois rien. Tu ne vois pas où tu vas. Ah non, non. Ça c'est officiel, je n'aime pas suivre les camions, les autobus scolaires, ces choses là.” (MF7)

²⁴² La question n'a malheureusement pas été posée à l'un des pères et un jeune homme n'a pu réellement y répondre puisqu'il n'avait pas encore eu l'occasion de se retrouver dans une situation semblable.

Et certains parmi eux apparaissent d'autant plus motivés à effectuer un dépassement que s'ajoute à la perte de visibilité la désagréable sensation d'être "*pris en sardine*" (MF6) :

“Je ne suis pas dans une situation qui est trop confortable. Parce qu’il me cache la vision. Puis parce que je suis pris en même temps. Parce que s’il y a quelqu’un qui est à gauche de moi, qu’il arriverait quelque chose, j’ai pas l’opportunité d’avancer. Puis il y a sûrement des autos en arrière de moi aussi fait que je suis comme entre, je suis pris entre eux.” (EF3)

Chez cinq autres participantes par contre, l’option dépassement ne peut être envisagée aussi aisément puisque si elles n’apprécient pas le fait d’avoir la vue obstruée, elles se sentent encore plus inconfortables à l’idée d’effectuer une quelconque manœuvre de dépassement (une mère et une jeune femme), ou d’effectuer un dépassement à haute vitesse (deux mères et une jeune femme) :

“Je garde mes distances puis moi je suis plus confortable avec ça. (...) Parce qu’en deux ans, je pense que ça ne m’est pas arrivé plus que cinq fois de dépasser une auto parce que je ne suis pas assez. J’ai pas assez d’expérience pour être capable de vérifier à la fois ce qui se passe en avant puis à la fois les autos qui s’en viennent. C’est que mes angles morts sont trop gros là, je me tourne carrément la tête pour faire un angle mort. Je pense qu’il va falloir attendre un petit peu plus longtemps [avant que je ne dépasse un camion].” (EF4)

“Je vais dépasser quand je vais vraiment pouvoir dépasser. S’il ne va pas vite. Mais je ne dépasserai pas s’il va vite. Puis ça va être plate d’être en arrière. Je vais prendre un petit peu de distance. Parce que des fois je veux dire, s’il va à bonne vitesse là, ou qu’il va assez vite, moi ça ne me tentera pas de le dépasser. (...) Encore là, il faut que je me sente sous contrôle pour la dépasser. Je la dépasserai pas impatientement, à tout prix. Ça non. Je vais la dépasser quand je vais être capable de la dépasser. Puis sinon en attendant, je vais attendre. Puis je vais suivre.” (MF3)

Chez deux autres participantes finalement (une mère et une jeune femme), ce n’est pas tellement la perte de vision qui occasionne un malaise que la présence même d’un véhicule lourd :

“Ah non je déteste ça [les camions]. C’est pour ça que je les dépasse tout le temps sur l’autoroute. Je m’assure que je n’ai pas ce problème là. Ah non, j’ai déjà entendu trop d’histoires de déchargements qui tombent sur les gens ou de vans qui prennent le champ. Non ça me fait vraiment. Je dirais que je suis plutôt insécure face aux camions lourds. Oui, je m’arrange pour prendre mes distances. Ou de les

dépasser. Oui. Ça c'est catégorique. (*Puis c'est vraiment plus par crainte que, comme tu disais, un chargement par exemple qui te tombe dessus.*) Oui. Mais j'ai une amie qui il y a quelques années, bon. Le véhicule lourd a déraillé, puis ça l'a faite qu'elle a été obligée de se tasser sur le côté. Donc je repense toujours à mon amie puis je me dis ouf. On va s'éloigner des véhicules lourds. Potentiellement dangereux." (E2F5)

En somme, il est donc assez nettement apparu que le comportement à adopter dans une telle situation est d'abord et avant tout régi par l'inconfort ressenti (que ce soit en raison de la perte du « sentiment d'avancer », de la réduction du champ de vision, de la crainte qu'occasionne la manoeuvre de dépassement, ou de la crainte des véhicules lourds). Le meilleur choix sera celui qui permettra au conducteur de se départir du malaise ressenti, ou à tout le moins de le réduire à son minimum. Et cette dernière précision apparaît d'autant plus nécessaire lorsque s'ajoutent à la situation de base évoquée d'autres sources d'inconfort, tel que le laissent par exemple préfigurer les deux extraits suivants :

“C'est pas une obsession pour moi de le dépasser. Si la route est belle puis que bon, on peut rouler, que la circulation est [pas trop importante]. Regarde. C'est sûr que je ne resterai pas en arrière là. Mais s'il y a beaucoup de trafic, ou si il pleut, s'il neige, quelque chose, je me dis, il est mieux en avant de moi. J'aime mieux le voir en avant de moi qu'en arrière. (...) Je me dis que moi ça va me prendre moins de temps à arrêter que lui. Ça fait que j'aime autant être [en arrière]. J'aime autant lui rentrer dedans que lui me rentre dedans !” (PF4)

“Quand je ne me sens pas en confiance. Mettons [que] c'est glissant bien je ne le passerai pas [le camion] parce qu'il y en a peut-être dix en avant. Puis je ne peux pas passer les dix. Ça fait que je vais attendre. Je ne le dépasse pas.” (EF3)

En fait, chaque situation doit nécessairement être gérée au cas par cas. À certains moments, le comportement à adopter sera bien davantage celui du meilleur compromis, celui qui garantira d'atteindre la meilleure sensation possible. Et à quelques occasions, c'est même tout au contraire en ayant l'opportunité de suivre un véhicule lourd que le conducteur parviendra à trouver ce *best feeling* :

“Habituellement je vais essayer de la dépasser. Si je peux. Non, je n'aime pas être en arrière des vans. (...) Mais ça m'est arrivé que j'ai suivi une van dans une tempête. Justement parce que c'était sécurisant. Je ne la suivais pas de proche là, mais elle me permettait de suivre la trace. Elle me permettait de bien voir la route.” (MF1)

10.2.2 Le niveau d'attention accordée à l'activité

Une toute autre question qui a été abordée par certains de mes participants lorsqu'ils tentaient de décrire leur façon de regarder renvoie plus spécifiquement au phénomène de la distraction. Quatre interviewés (deux pères, un participant complémentaire et un jeune homme) se sont particulièrement démarqués à ce chapitre puisqu'ils reconnaissaient qu'il leur arrive quand même assez régulièrement de ne pas être attentifs à la route, de penser à autre chose, d'être distraits, d'être dans la lune. Par exemple :

“C'est sûr que moi j'ai un défaut, c'est que je suis facilement dans la lune. (...) Ça peut m'amener à faire des trucs genre je ne vois pas un arrêt. Ça peut arriver. Ou je manque une rue. Je manque une sortie des fois, il faut que je tourne à gauche puis là j'ai oublié. Puis je suis passé tout droit. (...) Ou des fois je vais conduire de manière prévisible par rapport à des circonstances normales, mais dans le fond à cet endroit là il y a peut-être un élément de signalisation qui est criant, qui dit « Il ne faut pas faire ça ». Oui je pense que c'est le pire défaut que j'ai, des fois de vraiment être dans la lune. Puis de manquer une sortie. Ça manquer une sortie, je suis très bon là-dedans. Puis de conduire de manière automatique.” (P11)

Pour l'un de ces hommes, cette particularité ne posait pas réellement problème puisqu'il est convaincu que d'être dans la lune ne l'empêche pas de correctement suivre l'évolution de la situation de conduite :

“C'est certain qu'inconsciemment je regarde partout puis je surveille mon affaire là tsé. (...) Je fais confiance quand même à mes réflexes. Il reste que quand tu regardes, même si tu as l'impression de ne pas regarder, tu vois pareil. Puis quand il y a de quoi d'inhabituel, il y a une lumière qui allume.” (PF8)

Aux yeux des trois autres cependant, le fait d'être distrait n'apparaît pas sans conséquence. L'un d'entre eux a d'ailleurs relaté à preuve les circonstances d'un petit accrochage survenu quelques années auparavant :

“Quand je recule habituellement ils me trouvent pépère parce que je check, double check là. À un moment donné, pour te dire comme j'étais distrait, je suis sorti de la cour, il y avait une auto, le voisin d'en face, stationnée juste en arrière. Je sors de la cour, je l'avais vue puis j'ai fais attention parce qu'il faut que tu t'y reprennes à deux fois, parce que la route est pas large. Puis tout ça. Puis je reviens ici, puis je repars cinq minutes après, puis je rentres dedans. J'ai reculé, puis j'ai reculé dans son auto. Je l'ai pas vue. Je l'ai pas vue pantoute. J'ai senti Crouchh. J'allais pas vite là, mais quand même. Là, je l'avais pas vue. C'est ça ma distraction.” (PF1)

Mais s'ils admettaient que d'être distrait peut parfois leur occasionner des ennuis, voire même provoquer un accident, ils avaient du même coup le sentiment qu'ils n'y peuvent pas grand chose parce que c'est dans leur nature d'être distrait, parce qu'ils sont « faits comme ça ».

Il faut bien préciser que les états de distraction dont ont traités ces quatre individus ne sont pas comparables en tout point puisqu'ils ne se manifestent pas tous exactement de la même façon (d'après leurs propos du moins), et qu'ils n'ont de ce fait sans doute pas exactement la même origine. Il y a cependant effectivement tout lieu de croire que dans certains cas, les opérations d'exploration visuelle s'avèrent assez fortement conditionnées par des déterminants de nature physiologique. Chez le jeune homme tout particulièrement, quelques passages suggèrent assez nettement l'influence d'un trouble qui pourrait s'apparenter au déficit d'attention :

“Quand je conduis je trouve que je suis comme un peu distrait. Au lieu de regarder tout le temps en avant, je regarde sur le côté, un peu partout tsé. Ma blonde me le dit aussi. Quand je conduis, je regarde un peu partout. (...) Je suis distrait dans toute. À chaque matin je sors, je rentre tout le temps. C'est évident, j'oublie tout le temps de quoi. Puis ça c'est distrait. Je pense trop à d'autres choses. Bon c'est vraiment tout le temps fait que c'est la même chose en voiture. Je pense, je regarde dehors. Ah je réalise que je ne sais plus à quelle vitesse que je vais. Je regarde. Mais je ne sais plus c'est quoi les limites de vitesse non plus tsé. C'est des choses comme ça. (...) Moi j'ai été conçu comme ça. Je regarde partout. Je parle avec la personne à côté. [Puis] je suis comme ça aussi. Comme quand je marche, j'ai le même problème, je regarde partout. Je peux aussi bien foncer dans quelqu'un. En bicyclette la même chose. Bien bicyclette, ça dépend. Pour l'entraînement, je vais regarder en avant, pour aller plus vite. Mais je peux me promener, je vais regarder partout, ça se peut que je rentre. Ça m'est arrivé à un moment donné sur une piste cyclable. (...) J'avance. Pouf ! Je rentre dans un bicyclette. Hein qu'est-ce que c'est que ça ? Ah, il y a deux voies tsé.” (E9)

Des facteurs de nature physiologique sont en outre susceptibles d'avoir une incidence sur d'autres facettes de l'exploration visuelle, tel que le propose par exemple l'extrait suivant :

“Je scanne pas mal l'horizon. Bien ce qu'ils avaient enseigné dans les cours aussi, de toujours être à l'affût. De regarder un peu partout. Pas se concentrer juste sur un point. Mais mon problème c'est surtout que je m'endors facilement. Comme sur la grande route par exemple, je m'endors facilement. Donc dès que je focusse sur une

place là, c'est pas trop long, puis là ça me, je me sens comme. Fait qu'il faut toujours, toujours, toujours que je zieute parce que sinon c'est un problème.” (EF7)

En fait, plusieurs facteurs peuvent vraisemblablement contribuer à la structuration des pratiques en matière d'exploration visuelle : des déterminants physiologiques (dans lesquels on pourrait aussi inclure l'acuité visuelle (en conduite diurne et/ou nocturne), le niveau de maîtrise de l'activité, les méthodes employées au cours de l'apprentissage de la conduite²⁴³, le sentiment global de sécurité, et le tempérament (par exemple être de nature « curieuse », à aimer observer ce qui se passe autour de soi). Il faut de surcroît ajouter que les opérations d'exploration visuelle ne sont elles non plus pas entièrement indépendantes des autres comportements de conduite usuellement adoptés. Si PF7 par exemple demeure généralement assez attentif à la situation de conduite, s'il a, comme il le prétendait, “*toujours les yeux dans le miroir*” ce n'est certainement pas sans lien avec le fait qu'il circule la plupart du temps à une vitesse supérieure à celle du trafic environnant. La détermination des pratiques en matière d'exploration visuelle relève donc d'un processus complexe, dont je n'ai manifestement pu entrevoir que quelques aspects dans les entrevues que j'ai réalisées.

²⁴³ La façon de procéder à la vérification de l'angle mort, notamment, peut être assez fortement conditionnée par les premières expériences, tel que l'illustrent par exemple les cas de PF4 (un participant qui a appris à conduire au volant de véhicules à visibilité restreinte) et de P11 (un participant de la génération des cours de conduite, et à qui l'on a d'emblée « imposé » la technique du mouvement de tête) :

“Quand j'étais plus jeune, je conduisais souvent ce qu'on appelle des Éconolines. En tout cas, des camionnettes là, des fourgonnettes. Et puis souvent, la seule visibilité qu'on pouvait avoir c'était par les miroirs. Parce qu'il n'y avait aucune vitre sur ces types de véhicules là. (...) Depuis que j'ai l'âge de 16 ans que je conduis ce type de véhicules. Ça fait que ça toujours été pour moi une habitude de me fier beaucoup plus aux miroirs [pour vérifier l'angle mort] qu'en me retournant la tête.” (PF4)

“Si je change de voie, je vais regarder dans le rétroviseur mais à la dernière seconde, j'ai toujours le réflexe de regarder au-dessus de mon épaule à gauche. (...) Je fais bien confiance à mes rétroviseurs, évidemment, mais je fais encore plus confiance au fait de surveiller par moi-même.” (P11)

Il faut finalement souligner que ce qui a été présenté jusqu'à maintenant concerne les façons de faire très générales de mes interviewés. Les opérations d'exploration visuelle sont en réalité beaucoup plus changeantes, notamment parce qu'elles sont intimement liées aux situations rencontrées. Comme le mentionnait par exemple PF8, un conducteur parfois très distrait, *“c'est vraiment au cas par cas. [Par moment] je vais être à 300% à ma conduite là, pas rien que sur le mode robotique”*.

10.3 Les circonstances qui entraînent un changement au chapitre de l'exploration visuelle

Un peu plus de 90 exemples de circonstances occasionnant un changement dans la façon de regarder ont été relevés par mes participants. Quelques-uns de ces exemples illustrent avec une certaine précision l'un des (très nombreux) *ajustements* opérés au fil de la conduite. Par exemple :

“Mettons [que] tu es obligé de rouler pas assez vite parce que bon, tu ne connais pas le coin ou quoi que ce soit. (...) Dans ce moment là, il faut que tu regardes plus souvent ton rétroviseur. Pour savoir qu'est-ce qu'il y a en arrière. Je trouve ça quand même un peu embêtant. Mais comme je suis quelqu'un qui généralement ne suit pas le trafic, mais lead le trafic, à ce moment là, je regarde moins à l'arrière. Parce que je me dis c'est moi qui est en avant. C'est moi qui lead. Puis à un moment donné tu scannes pour savoir s'il y en a pas un qui veut leader à ta place, mais moins souvent. Donc plus je vais vite, moins je regarde en arrière. Puis plus je vais lentement, plus je regarde en arrière pour savoir qui va menacer de me rentrer dans le derrière ou. (...) Oui c'est carrément ça. Ça l'a un rapport avec la vitesse.” (EF7)

“Si on va entrer dans une zone où il y a des rénovations, des réparations, des choses comme ça, et puis que là, il faut aller dans un chemin qu'on connaît moins. Bien là je vous dirais que je vais être beaucoup plus attentive aux signalisations. Et puis bon, à remarquer le trajet qu'il faut faire. Parce que des fois c'est pas toujours évident. (...) Est-ce qu'il faut se coller plus à gauche, plus à droite, quel chemin ? Je vais être plus attentive aux panneaux de signalisation plutôt que de dire bien on s'enligne puis envoye on y va.” (MF4)

La plupart des exemples répertoriés sont cependant de nature beaucoup plus générale puisqu'ils se résument principalement aux circonstances dans lesquelles ces conducteurs

se montreraient plus attentifs à la situation de conduite ou, à l'inverse, celles dans lesquelles ils relâcheraient un peu leur vigilance.

Une bonne proportion des situations évoquées (plus de la moitié en fait) semblent ultimement concerner l'accroissement du niveau de difficulté de la tâche. Par exemple, aux dires de mes interviewés, ils seraient plus vigilants encore qu'à l'accoutumée lorsque la visibilité est réduite (en raison de l'ensoleillement ou au contraire en conduite nocturne), lorsque les conditions météo ne sont pas bonnes, lorsque le trafic est dense, lorsqu'ils ne connaissent pas les lieux, lorsqu'ils entrent dans une zone « à risque » (une aire de travaux routiers, un quartier piétonnier, un secteur où il peut y avoir présence d'enfants ou d'animaux, etc.) ou lorsqu'ils sont, pour une raison ou une autre, incités à conduire plus rapidement²⁴⁴.

D'autres exemples de situation font *plus directement* référence à des changements survenus dans l'état du corps²⁴⁵. Toujours selon mes interviewés, ils seraient ainsi plus vigilants encore qu'à l'accoutumée lorsqu'ils se trouvent dans un certain état de tension, lorsqu'ils éprouvent un « stress » résultant, par exemple, de la survenue d'un incident routier ou de la présence de passager(s). À l'opposé, leur vigilance serait moindre lorsqu'ils sont physiquement indisposés (des suites de la fatigue, d'un mauvais rhume, etc.), ou sous le coup d'une émotion qui accapare leurs pensées (ex.: colère, chagrin).

Une troisième catégorie d'exemples porte plutôt sur les sources de distraction qui auraient à l'occasion pour effet de les rendre moins vigilants, moins concentrés sur la seule conduite (ex.: la présence d'un ou de plusieurs passager(s) avec qui ils discutent ou qui, pour une quelconque raison, sollicite(nt) leur attention, un bruit anormal dans le

²⁴⁴ Quelques-unes de ces situations ont en réalité été présentées à l'inverse, certains participants ayant plutôt mentionné qu'ils sont moins attentifs à la situation de conduite lorsque, par exemple, ils circulent sur une route peu achalandée ou peu contraignante (ex: une autoroute interurbaine).

²⁴⁵ De tels changements survenant dans l'état du corps ont également été parfois notés par mes interviewés dans la catégorie de situations précédente (ex.: le « stress » découlant de mauvaises conditions météo).

véhicule qui indiquerait un possible trouble mécanique, un événement ou un objet particulier qui attire ponctuellement leur regard (croiser un site d'accident, apercevoir un animal, ou encore une personne connue)).

À cela s'ajoutent finalement quelques remarques un peu plus disparates (ex.: "*Quand je conduis je regarde un peu partout. Les gens sur le chemin. Mais ça c'est plus dans les rues où il y a des choses à regarder. C'est certain que sur une autoroute je vais regarder en avant parce que les champs, en tout cas, c'est pas très [intéressant à regarder]*" (E9)).

Je ne commenterai pas ces différents exemples en détails puisqu'ils renvoient pour la plupart à des thématiques dont j'ai déjà assez largement discutées. Trois points méritent cependant à mon avis d'être soulignés.

Premièrement, on constate ici aussi qu'il n'est pas toujours facile de départager clairement ce qui relève de l'usuel, et ce qui relève de l'épisodique. Dans bien des cas en fait, il ne s'agit pas tellement de circonstances les incitant à déroger de leur façon de faire régulière, comme ils le suggéraient, que des façons de faire qu'ils adoptent usuellement dans les circonstances générales X et Y (ex.: je suis toujours très attentif à la situation de conduite lorsque le trafic est dense, alors que ma vigilance est toujours moindre, que j'observe davantage le paysage lorsque je suis pratiquement seul sur la route).

Deuxièmement, les répercussions variables que peuvent avoir quelques-uns des facteurs de modification évoqués (ex.: la présence de passager(s) qui incite à accroître sa vigilance ou qui au contraire devient source de distraction, une émotion qui entraîne un surcroît d'attention et une autre qui a au contraire pour effet de drainer l'attention hors de la situation de conduite) nous rappellent encore une fois la complexité de cette question. De toute évidence, pour bien comprendre et expliquer la modification des pratiques, il nous faut impérativement cerner *avec grande précision* tous les facteurs en cause.

Troisièmement, si les thématiques abordées d'une fois à l'autre ne varient guère, c'est certainement en grande partie parce que la conduite participe d'un ensemble. La difficulté et le « stress » engendrés par une situation de tempête hivernale, par exemple, font non seulement en sorte que le conducteur se concentre davantage sur la conduite, qu'il focalise encore plus son regard vers l'avant, mais aussi qu'il circule moins rapidement, qu'il soit, par le fait même, plus susceptible de s'immobiliser à l'approche d'un feu jaune, et ainsi de suite.

CHAPITRE 11

LES ACTIVITÉS PRATIQUÉES EN PARALLÈLE À LA CONDUITE

Quatre types d'activités pouvant être pratiquées parallèlement à la conduite ont été examinées au cours de mes entrevues : 1) l'écoute de stations radiophoniques et de musique (écoute qui peut impliquer que le conducteur s'affaire à ajuster le volume, à changer de station, à insérer une cassette ou un cd, etc.), 2) la consommation de breuvages, 3) la consommation d'aliments, et 4) l'utilisation du téléphone cellulaire. À ces quatre occupations se sont ajoutées une dizaine d'autres activités, mais qui n'ont pour la plupart été abordées que par un très faible nombre de participants : se maquiller, fouiller dans un sac ou dans un compartiment du véhicule à la recherche d'un objet, ramasser des papiers ou des objets divers, fumer, consulter une carte routière ou un itinéraire, prendre des photos, filmer un paysage, feuilleter un magazine, écrire.

Il faut d'entrée de jeu préciser que la majorité de mes interviewés sont apparus assez peu enclins à s'adonner à des activités qui ne sont pas directement en lien avec la conduite. Si l'on exclut l'écoute de stations radiophoniques et de musique, qui est somme toute assez régulière chez la totalité d'entre eux, neuf de mes interviewés (quatre mères et cinq jeunes conducteurs (3H et 2F)) ne font jamais rien d'autre que conduire, huit (trois pères, deux mères, trois jeunes conducteurs (1H et 2F)) pratiquent une seule autre activité, sept (deux pères, une mère, trois jeunes conductrices et une participante complémentaire) en pratiquent deux autres, trois (un père, une mère, une participante

complémentaire) en pratiquent trois autres, et trois (deux pères et un participant complémentaire) en pratiquent quatre ou plus.

Le nombre d'activités ne reflète cependant que partiellement leur niveau d'occupation puisqu'il faut aussi considérer la fréquence à laquelle ils s'adonnent à ces activités, de même que la complexité des opérations effectuées. Par exemple, si la consommation de boissons ou d'aliments s'avère une activité régulière (ex.: boire une tasse de café chaque matin sur la route du travail) pour cinq de mes participants, elle demeure pour un peu plus du tiers d'entre eux une activité *très* occasionnelle. En outre, on ne peut certainement pas considérer que ceux qui se limitent à grignoter des choses simples (ex.: des fruits secs) se voient aussi accaparés par cette activité que ceux qui se permettent de manger un hamburger. Et il en va de même pour chacune des occupations examinées. Pour certains de mes interviewés, l'écoute de musique ne se traduit que par d'infimes manipulations (tout au plus se contentent-ils, et assez peu souvent, d'appuyer sur un bouton pour régler le volume ou changer de station), alors que pour d'autres elle implique au contraire de nombreux maniements (ex.: ils « pitonnent » constamment), et/ou l'effectuation d'opérations plus complexes (un changement de cd par exemple). De même, pour certains de mes interviewés, l'utilisation du téléphone cellulaire se résume tout au plus, et assez peu souvent, à répondre très rapidement à un appel entrant (ils ne font jamais eux-mêmes d'appel en conduisant), alors que pour d'autres, elle signifie appeler et recevoir des appels plusieurs fois par semaine, voire même, pour l'un des participants, passer régulièrement de 10 à 20 minutes par heure en discussion d'affaires. Et tout ceci sans compter que l'activité en question peut chez certains d'entre eux être menée tout en circulant à bonne vitesse, alors que chez d'autres elle l'est essentiellement en situation d'immobilisation²⁴⁶. Dans ce contexte, on comprend assez rapidement qu'il pouvait m'être difficile de dresser un portrait clair (et néanmoins

²⁴⁶ Quatre femmes ont par exemple mentionné qu'il leur arrive de se maquiller, mais *toujours* alors qu'elles sont en attente à un feu de circulation ou dans un embouteillage. Cette façon de procéder a également été relevée en regard d'activités plus courantes (ex.: le plus souvent, j'essaie de manipuler la radio, de changer de cd ou de cassette, de fouiller à la recherche d'un objet, etc. alors que je suis immobilisé(e)).

concis) des activités auxquelles se livrent mes interviewés parallèlement à la conduite. Un calcul que j'ai effectué en tenant compte de ces trois facteurs (c'est-à-dire le nombre d'activités menées, leur fréquence et leur complexité) m'a toutefois permis de conclure qu'au moment de l'entrevue, un peu plus de la moitié de mes interviewés (17) ne s'occupaient que très faiblement à des activités autres que la conduite, qu'un peu plus du tiers (11) s'y adonnaient modérément, et que deux participants pouvaient assez clairement être classés comme étant des individus souvent très « affairés ».

Les activités pratiquées parallèlement à la conduite nécessitent une certaine dextérité (ex.: parvenir à manier le téléphone, à débarrasser un sandwich, etc. tout en contrôlant la direction du véhicule), mais également que le conducteur soit apte à détourner son regard et son attention de la seule route. C'est donc sans grande surprise que j'ai pu constater que, parmi les raisons pouvant expliquer le niveau d'occupation généralement assez faible d'une bonne partie de mes interviewés, figurent plusieurs des considérations mises de l'avant au chapitre des opérations d'exploration visuelle.

Il est en effet tout d'abord assez manifeste que le niveau d'occupation n'est pas sans lien avec l'expérience de conduite :

“Je mets ma radio avant de partir, le chauffage je l'arrange avant de partir parce que j'aime pas ça, en conduisant, être obligée de regarder. Je ne suis pas encore assez sûre pour lâcher la route des yeux, pour checker ma radio. Ça fait que je fais toute ça avant de partir. (...) Donc c'est ça. Il n'y a pas grand chose à contrôler une fois que je suis sur la route.” (EF4; cote d'expérience 1)

Si quelques-uns de mes interviewés ne font pratiquement rien d'autre lorsqu'ils prennent le volant, c'est parce qu'ils ont besoin de faire porter toute leur attention sur la conduite, parce qu'ils ont besoin de maintenir leur regard sur la route, et parce que les opérations non directement liées à la conduite leur apparaissent trop difficiles à mener ne serait-ce, entre autres raisons, que parce qu'ils ont besoin de garder leurs deux mains sur le volant. En fait, comme le soulignait EF1, “*plus tu prends de l'expérience, plus tu deviens habile à contrôler différentes choses*”. Et de toute évidence, cette habileté ne s'était pas encore pleinement installée chez un peu moins d'une dizaine de mes interviewés.

Le faible niveau d'occupation peut ensuite être le résultat (en bonne partie du moins) du sentiment général d'insécurité ressenti :

“C’est très, très, très, très, très, très, très, très, très, très, rare [que je vais faire autre chose]. Moi ça me déconcentre ça fait que. Qu’est-ce que tu veux, je ne suis pas capable de faire deux choses en même temps. Si j’ai soif, je vais arrêter à un moment donné, je vais me désaltérer, puis je vais repartir. Je ne suis vraiment pas le style à manger, à boire, à parler au téléphone. D’abord ça me fâche. Toutes ces choses là, non. Comme je te disais, si j’ai quelqu’un dans ma voiture, j’essaie de rester concentrée. Parce que je trouve que c’est important. Parce que si j’ai des gens avec moi, ou moi, je veux dire, c’est quand même notre vie hein.” (MF7)

Il peut également être en partie conditionné par des déterminants physiologiques (par exemple une limitation des capacités attentionnelles), ou plus généralement par le tempérament de l’individu :

“Faire plus [de choses en conduisant] ? Je le sais pas trop. (...) Parce que je suis le genre de gars plus qui va être concentré à quelque chose. Tsé comme quand je suis sur l’ordinateur, je *chat*. Quelqu’un me parle au téléphone. Hein ? Qu’est-ce que tu as dit ? Je ne suis pas capable de faire les deux en même temps. Ça fait que c’est une chose à la fois. Je conduis, je conduis.” (E9)

“[Changer de poste de radio, ça peut aller]. Mais si c’est quelque chose que ça prend plus une attention, je vais me garer. (...) Je vous dirais que c’est à peu près dans tout. J’aime pas faire deux-trois choses en même temps. C’est comme la cuisine. Bon on fait de la sauce, on fait de la sauce. Ah il faut s’occuper en même temps de la viande ? Oh, c’est une autre affaire ! C’est peut-être ma personnalité qui est comme ça là mais j’aime pas non. (*Ok fait que la conduite, c’est la conduite.*) C’est ça. (...) Dans ma façon de conduire c’est comme ça. Je conduis, je conduis. Tu ne peux pas faire deux-trois choses en même temps si tu veux bien les faire.” (MF4)

Le faible niveau d'occupation peut finalement découler du style de conduite qu’adopte l’individu, de la manière avec laquelle il s’investit dans la seule tâche de la conduite :

“(C’est la conduite, point la ligne. Vous ne faites vraiment rien, rien d’autre, si ce n’est que d’écouter un peu de musique.) C’est ça. J’aime ça conduire puis non. (*Puis est-ce que vous voyez qu’est-ce qui pourrait faire en sorte que vous changiez là-dessus ? Par exemple que vous vous mettiez à utiliser le téléphone.*) Non. Non. Non. Même des fois je me dis, je ne suis pas pressé là, je vais sortir du chalet, je ne suis pas pressé. Non. Première nouvelle que j’ai, je suis à la limite, puis go. Envoyez en bas.” (PF7)

En somme, il est apparu que chez une portion non négligeable de mes participants, les activités pratiquées parallèlement à la conduite s'avèrent réduites au strict minimum parce que pour eux, *“conduire, c'est vraiment la priorité”* (MF3). Ils ne peuvent pas ou ne veulent pas se laisser distraire par des occupations sans lien avec la conduite.

Il ne faudrait cependant pas omettre de préciser que l'assez faible niveau d'occupation de mes participants résulte aussi – et dans certains cas uniquement – du fait que les occasions ne sont pas (ou ne sont plus) présentes. Par exemple, dix-sept participants n'ont jamais utilisé le téléphone cellulaire alors qu'ils sont au volant... parce qu'ils n'ont de toute façon jamais disposé d'un tel appareil. Trois des femmes interviewées ne se sont jamais maquillées dans leur voiture parce qu'elles ne portent jamais (ou que très peu) de maquillage. Un jeune homme ne s'est jamais affairé à s'installer de la musique parce que le véhicule qu'il conduit n'est muni que d'un lecteur cassettes alors qu'il ne possède que des cds. Etc.

Certaines activités sont par ailleurs exclues d'emblée en raison du type de déplacement auquel s'adonnent généralement les participants. De fait, la majorité de mes interviewés effectuent la plus grande partie de leurs déplacements en agglomération, et le plus souvent pour des périodes de temps assez courtes. Or, comme le notait par exemple une participante complémentaire, *“c'est assez rare que je vais changer de disque en ville parce que de toute façon, avec le temps que tu fais en voiture, tu as le temps d'écouter deux tounes puis tu es rendue”* (S12)²⁴⁷. Pour le tiers de mes participants, ce n'est d'ailleurs uniquement que dans le cadre d'occasionnels (voire d'exceptionnels) déplacements à l'extérieur (ex.: un voyage Québec-Montréal) qu'il peut leur arriver de boire ou de manger, de manier des équipements audio, etc. En d'autres termes, si plusieurs de mes interviewés s'avèrent assez peu « affairés », c'est *aussi* en bonne partie parce que de toute façon, comme le soulignait l'un des jeunes hommes interviewés, *“le temps que je passe dans l'auto est minimum”* (EF6). En contrepartie, ce sont

²⁴⁷ Et ceci sans compter qu'en agglomération, ils peuvent assez souvent avoir l'opportunité d'effectuer de tels types d'opérations en situation d'immobilisation.

justement les deux interviewés qui passent le plus de temps sur la route qui ont été classés comme étant très « affairés ». Pour PF5 notamment, qui disait au moment de l’entrevue parcourir jusqu’à 80 000 kilomètres chaque année, manger, boire, écouter de la musique, feuilleter un magazine, etc. se trouvent à être des activités essentielles pour passer le temps, pour se désennuyer, mais aussi à l’occasion pour se maintenir éveillé. PF5 passe en outre de nombreuses minutes au téléphone (contrairement à l’autre participant) puisque pour lui,

“l’auto en fin de compte, c’est mon bureau. Fait que je vais faire beaucoup d’appels. (...) Je rappelle au bureau à peu près toutes les heures quand je conduis. Prendre mes messages. Envoyer des documents, des choses comme ça. C’est bien rare que je vais arrêter de travailler. Composer des fois même, dans ma tête, des projets. Puis après je vais appeler [un collègue] puis je vais lui dicter.” (PF5)

Cela ne signifie pas cependant qu’il ne suffirait que les occasions soient présentes (qu’ils fassent davantage de route, qu’on leur offre les appareils en question) pour que les interviewés chez qui cela constitue le principal frein passent à l’action puisqu’il nous faut également tenir compte du rapport qu’ils entretiennent vis-à-vis l’activité ou l’objet en question. Par exemple, même si MF4 avait éventuellement à se déplacer chaque matin pour se rendre au travail, il ne lui viendrait probablement pas à l’idée de boire une tasse de café au volant (comme le font trois de mes interviewés) parce qu’à ses dires *“ceux qui boivent du café dans l’auto, je trouve donc que ça l’air tétéux”*. Dans un autre ordre d’idées, MF6 n’emploierait sans doute pas le téléphone cellulaire même si elle en possédait un parce que, comme elle le soulignait, *“je n’aime pas le téléphone moi. De toute façon, je n’aime pas qu’on me rejoigne tout le temps ou quoi que ce soit. J’aime ça être tranquille. Avoir la paix”*. De même, quelques conducteurs novices n’envisageaient pas de devenir de grands utilisateurs du téléphone cellulaire, même en ayant pris de l’expérience, puisque, pour reprendre leurs termes, *“je ne voudrais surtout pas avoir l’air de flasher avec ça”* (E1F2), *“c’est pas mon genre”* (E9), ou plus simplement encore parce que de toute façon, *“je ne parle pas beaucoup au téléphone moi”* (E1F5). En fait, les activités pratiquées parallèlement à la conduite sont indissociables du style de vie de

l'individu, de ses besoins²⁴⁸ et de ses préférences, et c'est sans doute à cet égard que l'expression « *we drive as we live* » s'avère la plus judicieuse.

L'intérêt ou la pertinence de l'activité en question n'est cependant pas la seule condition nécessaire. Pour qu'une activité devienne régulière, il faut également qu'elle s'intègre bien dans le schéma d'action de l'individu, qu'elle ne perturbe pas son état de confort.

Le cas du téléphone cellulaire peut ici servir d'exemple. Deux de mes participants avaient été dans le passé des utilisateurs relativement réguliers du téléphone cellulaire mais ils n'en faisaient plus usage au moment de l'entrevue parce qu'ils ne possédaient plus d'appareil²⁴⁹. À leurs dires toutefois, si les circonstances s'y prêtaient à nouveau, ils pourraient assez aisément réintégrer cette pratique dans leur conduite puisque, tel que le mentionnait par exemple l'un d'entre eux, « *parler au téléphone puis conduire pour moi, c'était pas un problème* » (EF3; cote d'expérience 3). La situation est cependant toute autre pour un troisième participant.

L'un des jeunes hommes interviewés avait effectué quelques temps avant l'entrevue un long périple aux États-Unis et au Mexique au cours duquel il avait dû apprendre à composer avec de nombreuses activités :

« À Québec là, jouer après la radio c'est peut-être le plus que je vais faire. Mais en voyage c'était absolument hallucinant. Vu que j'étais tout seul, ça me prenait de l'entertaining donc j'avais mon portable à côté de moi pour la musique. Il fallait que je mange de temps en temps. Pas le temps d'arrêter pour manger. Fait que là je m'étirais le bras en arrière du char. Trouve du lunch. Tu déballes ça. Fait que là tu apprends des techniques ! Comment déballer ton lunch tout en conduisant sans

²⁴⁸ Il est d'ailleurs à souligner que si PF4 n'utilise qu'assez peu le téléphone, malgré ses longs déplacements, c'est en grande partie parce que contrairement à PF5, le type d'emploi qu'il occupe ne le nécessite pas.

²⁴⁹ Et parce qu'ils n'occupaient plus un emploi nécessitant l'usage du téléphone cellulaire. En fait, trois de mes interviewés avaient été davantage « affairés » dans le passé (ils pouvaient à l'occasion dîner dans leur véhicule, prendre des notes ou des photos, etc.) parce qu'alors, le « *travail le demandait* » (M10). Ce n'était cependant plus le cas au moment de l'entrevue.

trop affecter la conduite. Ah en voyage c'était constant. (...) Je prenais beaucoup de photos. Je prenais des photos puis je filmais en conduisant. [Etc.]” (EF7; cote d'expérience 3)

Si ce jeune homme, d'après ses propos, était parvenu à bien gérer et à bien vivre avec toutes ces activités, il y en a cependant une qu'il ne comptait plus répéter dans le futur justement parce que pour lui, c'était un problème :

[Le téléphone cellulaire] ça c'est fatal. Dangereux ça pas de bon sang. Ça c'est ce qui demande le plus de concentration. Faut que tu l'ouvres. Après ça tu pitonnes. Là tu fais send. Oups, pas le bon numéro. Ah c'était hallucinant ! Ça là regarde, moi c'est de valeur, final bâton. Fini, fini, fini. Je l'ai icitte au cas où mais [je ne le prends plus au volant]. Encore ce matin, j'ai vu deux personnes avec leur cellulaire. Comment qu'ils font ? Ils ne peuvent pas me faire à croire qu'ils sont attentifs à la route. C'est impossible. (...) Non je pense que je suis quelqu'un qui a une bonne concentration. Puis dès que j'utilise ça, ça me déconcentre pour vrai. (...) Puis c'est embarrassant en plus parce qu'il faut que tu le tiennes. Tu n'es pas à l'aise ! Tu n'es pas à l'aise. Juste pour la composition là, c'est l'enfer. Non vraiment là, c'est le seul objet que vraiment je peux détester en automobile. (...) Mais c'est la seule affaire qui peut m'agacer. Le reste ça ne me dérangeait pas.” (EF7)

En d'autres termes, il serait certainement trop réducteur d'affirmer ici que « l'occasion fait le larron ». Les activités pratiquées parallèlement à la conduite n'échappent pas à la règle observée ailleurs. Elles doivent nécessairement pouvoir être menées sans compromettre l'état de confort global, et c'est donc ici aussi l'expérimentation, la mise à l'épreuve du confort ressenti sur le terrain qui s'avèrera, ultimement, le critère le plus décisif.

11.1 Le cas particulier de l'écoute de stations radiophoniques et de musique

Quelques précisions supplémentaires méritent à mon sens d'être apportées en regard de l'écoute de stations radiophoniques et de musique.

Pour quelques-uns de mes participants, maintenir une ambiance sonore dans l'habitacle ne s'avère pas toujours nécessaire puisqu'ils sont, comme le mentionnait par exemple PF8, des personnes tout à fait "*capable[s] de supporter le silence*". Pour la majorité d'entre eux toutefois, se passer de cette ambiance se révèle manifestement plus difficile. La musique était parfois même décrite comme étant un véritable besoin, comme quelque chose « qu'il leur prend » absolument lorsqu'ils conduisent.

Il faut rappeler que privilégier avoir une ambiance sonore dans l'habitacle ne donne pas nécessairement lieu à de nombreuses manipulations des équipements audio. En fait, si certains se disaient relativement actifs (ex.: "*jouer avec les postes de radio, ça je le fais constamment*" (E2F5), "*jouer après le stéréo, ça c'est la grosse [affaire]. Prendre les cassettes. Jouer après les cassettes. Je perfectionne le son !*" (EF3)), la plupart prétendaient au contraire être assez peu portés à « jouer » avec ces instruments, que ce soit en raison de leur inexpérience, de leur insécurité, etc., ou plus simplement encore parce qu'ils n'y voyaient là aucune nécessité (ex.: de toute façon, "*c'est toujours le même poste [de radio] qu'on écoute nous autres*" (MF6)). Il n'en demeure pas moins cependant que même chez ceux qui manipulent peu les équipements audio, conduire avec une ambiance sonore représente le plus souvent l'option privilégiée.

Différents facteurs peuvent motiver ce besoin d'ambiance sonore. Il peut tout d'abord s'agir d'une accoutumance qui s'est développée hors de la sphère de la conduite (l'individu a pris pour habitude de « s'entourer » d'une telle ambiance, peu importe l'activité qu'il pratique). Mais il peut également s'agir d'une accoutumance qui ne s'est

installée que dans le cadre de la conduite automobile²⁵⁰, et qui a là aussi progressivement conditionné le type d'environnement sonore dans lequel l'individu se sent bien (ex.: "*Moi j'aime la musique en conduisant. Pas avoir juste le bruit du moteur*" (MF6), "*J'aime mieux avoir une musique que rien du tout. Que le bruit de mon auto. Ça me dérange d'entendre le moteur. (...) Puis je n'aime pas ça juste être dans ma bulle*" (E1F5)). Le rôle exercé par l'ambiance sonore va cependant bien au-delà de ce que l'on pourrait appeler le « confort auditif » puisqu'il peut – chez certains individus ou dans des circonstances particulières – faire de surcroît office d'aide à la bonne conduite. Si PF5 par exemple écoute toujours de la musique au cours de ses longs déplacements, c'est non seulement pour se divertir, pour briser l'ennui, mais aussi parce que cette activité contribue au maintien de son seuil de vigilance :

“Comme la semaine passée. Tu pars, il est 5 heures, dans le fond de la Baie-des-Chaleurs. Ça ça veut dire [que] je vais rentrer à 2 heures du matin. Fait que pendant ce temps-là, tu écoutes de la musique. (...) Toujours de la musique qui n'est pas endormante. Dans les choix de musique, c'est important. Tu ne mets pas de classique, tu ne mets pas de. Puis plus que tu vas arriver le soir, plus tu vas changer de type de musique. Je vais mettre du western, je vais mettre de quoi qui est très peppant.” (PF5)

Et chez certains individus, l'écoute de musique pourrait même constituer *en tout temps* un moyen d'accéder au seuil de vigilance et de concentration désiré :

“Ça me prend vraiment ça. Je ne sais pas pourquoi. C'est comme un moyen de, bien justement, de me concentrer. C'est niaisieux là mais ça me rend. Comme quand j'étudie, souvent j'ai de la musique.” (E1F2)

L'écoute de stations radiophoniques et de musique peut ensuite constituer une aide à la bonne conduite en raison du fait qu'elle contribue à moduler l'état d'esprit de l'individu, qu'elle participe à la régulation d'humeurs ou d'émotions qui – comme il l'a été indiqué ailleurs – peuvent potentiellement avoir un effet négatif sur la conduite :

²⁵⁰ Comme le soulignait d'ailleurs une jeune femme, “*j'ai tout le temps besoin de musique dans mon auto [mais] on dirait que c'est la seule place que j'en écoute*” (EF8).

“Quand je vais travailler, écouter les nouvelles, des fois la musique. Il me semble que c’est plus facile pour commencer la journée. Le soir ça décompresse.” (PF2)

“J’aime mieux avoir de la musique quand je suis stressée. (...) Disons que j’ai des longues routes à faire, puis j’aime pas ça là. Je me mets la radio puis je me sens mieux.” (E1F5)

“Je mets la musique dépendant de mon humeur. Pour que ça l’aïlle. Je sais pas, mettons que je suis plus stressée, je vais me mettre de la musique plus qui va me mettre. Je mettrais pas de la musique classique mettons là, mais je vais mettre un beat qui va me relaxer.” (E1F2)

Évidemment, bien des nuances gagneraient à être établies quant à la force et à la nature exactes du besoin d’ambiance sonore de mes participants, et surtout quant aux impacts précis (et variés) que cette ambiance peut avoir sur leur conduite. Il demeure cependant assez manifeste que l’écoute de stations radiophoniques ou de musique s’avère une composante non négligeable de l’habitude puisqu’elle est susceptible de participer non seulement à l’atteinte et au maintien d’un état de confort cognitif (elle aide le conducteur à se sentir correctement alerte et éveillé), mais aussi à celui d’un état de confort mental (elle aide le conducteur à se sentir bien (ou mieux), à se sentir calme, heureux, etc.). En fait, comme le résumait P11, “*si j’ai besoin d’écouter de la musique, ça peut me déranger aussi de ne pas la mettre*”. Il faut cependant préciser qu’à certains moments (et peut-être encore plus particulièrement chez certaines personnes), s’est plutôt en gardant le silence que l’individu parviendra à trouver son *best feeling* :

“Si je suis vraiment dans un trafic qui me stresse, (...) là je ne suis même pas capable d’écouter la radio. (...) Quand je suis dans le trafic, il ne faut même pas qu’il y ait de son, même pas Francis Cabrel ! Je ne trouve pas assez que je contrôle la situation ou que je contrôle les éléments qui disent que ok, je peux être à l’aise.” (MF8)

“Dans une tempête de neige, où je sens que là il faut vraiment. Il y a eu quelques fois où j’ai eu affaire à des tempêtes de neige d’envergure. Là je me concentre sur la route et c’est tout. Fait que je ferme la musique et on regarde la route là.” (E2F5)

Loin d'être anodine, l'ambiance sonore – qu'elle soit faite de musique ou de silence – concourt donc de manière significative au confort physique et psychique ressenti et, ce faisant, à ce qui constitue pour l'individu la bonne façon de conduire.

11.2 Les circonstances qui entraînent un accroissement ou une diminution des activités pratiquées parallèlement à la conduite

Les circonstances donnant lieu à un accroissement ou à une diminution des activités pratiquées parallèlement à la conduite se sont révélées ici moins nombreuses que dans les cas précédents (une quarantaine d'exemples ont été mentionnés par mes interviewés). En outre, plus des trois quarts de ces exemples se rapportent : 1) au type de déplacement effectué, et donc aux pratiques usuelles dans la circonstance X (ex.: il m'arrive de boire, de manger, de changer de cd, mais la plupart du temps (voire uniquement) lorsque je parcours une longue distance), 2) aux ajustements effectués en raison des conditions de circulation (ex.: *“Évidemment, je ne m'en vais pas boire quand je suis sur le Pont Pierre-Laporte à 5h00 le soir. J'aime autant garder les yeux sur la route que sur ma bouteille de pepsi”* (PF4), *“Tu gauges les choses en fonction de ce que tu as à faire. S'il fait beau, [puis tout ça], tu peux te permettre de changer le cd. Tu peux te permettre d'appeler au téléphone”* (EF8)), et 3) au soutien qui peut être retiré de la présence de passagers (ex.: *“Quand je suis avec quelqu'un d'autre, je ne les achale pas avec mon Francis Cabrel mais ça va être l'autre qui va pitonner”* (MF8), *“S'il y a quelqu'un à côté de moi, puis elle a des frites, bien là je vais lui en prendre quelques-unes. Mais sinon, non”* (E1F2)). Comme ces exemples – de même que les quelques autres recensés²⁵¹ – n'apportent rien de véritablement nouveau, je ne m'y attarderai pas.

²⁵¹ Et qui se rapportent pour leur part, notamment, à des situations de retard (ex.: il peut m'arriver de dîner dans la voiture lorsque je suis trop à court de temps), et à un changement de véhicule (ex.: je ne fais rien d'autre que conduire lorsque je suis au volant de ma voiture de collection).

CHAPITRE 12

LA CONDUITE SOUS L'EFFET DE L'ALCOOL

En regard des différents comportements examinés jusqu'à maintenant, la conduite sous l'effet de l'alcool s'inscrit dans un cadre quelque peu différent puisqu'elle relève, en majeure partie, d'une activité (la consommation d'alcool) et d'un questionnement qui ont lieu bien avant que le conducteur ne prenne le volant.

Un sentiment très fort à l'effet qu'il s'avère inacceptable de conduire en état d'ébriété est apparu chez l'ensemble de mes interviewés. *“Aujourd'hui, je n'accepte pas que les autres conduisent chauds puis tsé, je ne le ferais pas moi même”* (PF1). Le principe est clair : personne ne souhaite prendre le volant en état d'ivresse – ou même en étant seulement « éméché » – puisqu'ils considèrent que conduire dans cet état représente un danger bien réel, sans compter tous les autres ennuis qu'une telle conduite serait susceptible d'occasionner (dossier criminel, perte du permis de conduire, etc.). Cela n'empêche pas toutefois que la majorité de mes participants (19 sur 30) ont, au moins une fois dans leur vie, conduit alors que leurs facultés étaient affaiblies par l'alcool.

Dix-huit interviewés ont plus précisément indiqué avoir déjà conduit dans un état « *borderline* », c'est-à-dire en suspectant que leur taux d'alcoolémie avoisinait la limite légale, en supposant qu'ils avaient dépassé ou presque le seuil critique du .08. De ces dix-huit cependant, cinq (deux pères, une mère et deux participants complémentaires)

ont précisé qu'il s'agissait d'événements survenus au cours de leur jeunesse, et qui ne s'étaient pas reproduits depuis de nombreuses années. En outre, chez ceux qui ont vécu cette situation un peu plus récemment, trois (une mère et deux jeunes (1F et 1H)) ont mentionné que cela ne leur était arrivé qu'une seule fois, et deux autres (deux jeunes femmes) que cela leur était arrivé à deux ou trois reprises, tout au plus. Il n'y a donc au final que huit interviewés (cinq pères, une participante complémentaire et deux jeunes hommes) qui reconnaissent avoir conduit un certain nombre de fois en étant « *borderline* », et qui estiment que cela pourrait *peut-être* encore se produire dans le futur. Par ailleurs, neuf interviewés ont dit avoir déjà conduit alors qu'ils étaient nettement ivres, bien au-delà du seuil du .08. Pour un certain nombre d'entre eux (quatre pères et une mère), il ne s'agissait encore une fois que d'erreurs commises dans le passé, et qu'ils n'avaient pas répétées depuis très longtemps. Et chez les autres interviewés pour qui il s'agit d'un événement un peu plus récent, deux (un jeune homme et une participante complémentaire) ont mentionné avoir agi de la sorte à une ou deux reprise(s), un (un jeune homme) à cinq reprises, et un autre (un père) à quelques reprises (il n'a pas quantifié exactement)²⁵². En fait, dans le cas de la conduite en état d'ivresse prononcée, personne n'envisageait (ou du moins ne souhaitait) que cela se reproduise à nouveau. Il faut finalement préciser que parmi les onze interviewés qui n'ont jamais conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool (six mères, cinq jeunes conducteurs (4 F et 1H)) figurent trois jeunes conducteurs qui ne détiennent que le permis probatoire et qui étaient donc, au moment de l'entrevue, encore soumis à la règle de la tolérance zéro. Le jeune homme n'a pas une seule fois enfreint le règlement (et il n'avait aucunement intention de le faire). Les deux jeunes femmes ont toutefois admis avoir « triché » à une ou deux occasion(s), mais en s'en tenant à une consommation d'alcool relativement limitée (une ou deux consommation(s) au grand maximum au cours d'une soirée).

²⁵² Évidemment, la perspective temporelle s'avère à certains égards trompeuse puisque pour les jeunes conducteurs, le passé ne peut nécessairement être très lointain. D'ailleurs, aux yeux des trois jeunes conducteurs qui ont déjà conduit en étant franchement ivres (la participante complémentaire est celle qui était âgée de 28 ans), il s'agissait également d'erreur(s) de jeunesse, qu'ils avaient commises au cours des premières années de leur conduite (soit 4, 5 ou 6 ans avant la tenue de l'entrevue).

Mes interviewés n’ont donc pas tous un parcours sans faute, mais ils ne font pas pour autant preuve d’une très grande délinquance en matière d’ivresse au volant. Le désir de respecter la loi, d’assurer leur sécurité – et plus encore celle des autres – a de toute évidence un certain impact sur le comportement qu’ils adoptent. Il n’en demeure pas moins cependant que le facteur le plus déterminant se situe, à l’origine, dans leurs pratiques en matière de consommation d’alcool.

Cinq de mes participants (un père, trois mères et une jeune femme) ne consomment que très peu (voire pas une seule goutte) d’alcool parce qu’ils n’en apprécient pas le goût, qu’ils en supportent mal les effets, ou pour diverses autres raisons. Les vingt-cinq autres en consomment, mais pour un certain nombre d’entre eux uniquement que sur une base très épisodique (au cours de certaines occasions spécifiques, comme les anniversaires ou le party de Noël). En outre, si quelques-uns de mes interviewés boivent parfois à l’accès, d’autres s’en tiennent toujours à une consommation relativement modérée, entre autres parce qu’ils ne sont pas particulièrement friands du goût ou des effets de l’alcool, ou parce qu’ils sont peu portés « à faire la fête ». Et il ne s’agit par ailleurs pas que d’une question de quantité puisqu’il faut également considérer le contexte dans lequel sont consommées les boissons alcoolisées. Chez les interviewés « adultes » tout particulièrement, la prise de boisson a souvent lieu au domicile ou lors de sorties en couple. Il n’est donc pas rare qu’ils n’ont de toute façon pas à prendre le volant après avoir bu, ou qu’ils peuvent compter sur leur conjoint(e) pour les ramener à bon port²⁵³. Ainsi, même chez les bons consommateurs d’alcool, le problème de la conduite automobile ne se pose pas systématiquement (ex.: *“Je ne me souviens même pas d’être allée à une soirée ou à un truc là, que j’ai pu avoir l’occasion de consommer puis ensuite d’être obligée de prendre le volant”* (MF5). En fait, dans mon groupe d’interviewés, ce sont en principe bien davantage les jeunes qui sont exposés au problème de la conduite en état d’ébriété puisqu’ils sont à une âge où les occasions de

²⁵³ Et ce, d’autant plus lorsque celui-ci ou celle-ci fait justement partie de ceux qui consomment peu (ex.: *“Quand je sors avec [ma conjointe], lorsqu’elle m’accompagne pour aller dans des parties, elle, elle ne boit pratiquement pas. C’est un avantage pour moi, j’ai pas besoin de faire attention”* (PF3)).

boire (et de boire à l'excès) se font plus nombreuses, et qu'elles ont lieu la plupart du temps à l'extérieur du domicile (sorties dans les bars et discothèques, partys organisés chez des ami(e)s, etc.). Mais même dans ce cas, il ne s'agit pas automatiquement d'une question qui se pose très fréquemment puisque, comme le relevaient quelques-uns des jeunes interviewés, ils n'ont pas toujours accès au véhicule familial lorsqu'ils sortent faire la fête, ils n'ont pas toujours en poche l'argent nécessaire pour boire autant qu'ils le voudraient, et ils n'éprouvent pas tous le même besoin de consommer de l'alcool lors de leurs sorties entre ami(e)s (ex.: une jeune femme qui aime bien sortir dans les bars mais qui n'a pas forcément besoin d'alcool pour s'amuser, pour qui "*sortir dans un bar n'est pas synonyme de boire*" (EF4) *versus* un jeune homme qui n'aime pas sortir dans les bars, qui n'aime pas "*être là pour être là*" (EF7) et pour qui conséquemment la consommation d'alcool devient la principale raison de se rendre dans ce type de lieux). En somme, si les règles (légale et morale) peuvent certainement contribuer à dicter la conduite des individus, il faut néanmoins considérer que cette problématique relève d'abord et avant tout des ressources, des goûts, et des styles de vie de chacun, et qui ont pour effet d'entraîner une consommation plus ou moins importante – ou au contraire très limitée – de boissons alcoolisées. Plus de la moitié de mes participants n'ont jamais (ou que très rarement) conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool parce que de toute façon, comme le mentionnait l'un d'entre eux, "*je ne bois pas assez pour avoir de problèmes avec ça*" (P11), ou parce qu'en raison des circonstances dans lesquelles ils boivent, ils n'ont "*jamais eu à [s]e poser la question*" (MF5).

Car il s'agit bien de se retrouver en situation de questionnement. Les individus qui ont un pattern de consommation susceptible de les exposer à la problématique de la conduite sous l'effet de l'alcool se retrouvent plus précisément confrontés aux deux questions suivantes : Dois-je prendre le volant ou non ? Mes facultés sont-elles – ou seront-elles – trop réduites pour assurer une conduite sécuritaire ?

Plusieurs options s'offrent à ceux qui veulent éviter de prendre le volant alors que leurs facultés sont affaiblies par l'alcool. Parmi celles qu'ont dit parfois choisir mes interviewés figurent : se prévaloir d'un conducteur désigné (5 mentions), dormir sur

place ou à proximité du lieu de consommation (8 mentions), utiliser un mode de transport alternatif (taxi, transport en commun, se rendre à pied; 9 mentions), passer les clés du véhicule au conjoint, à un enfant ou à un(e) ami(e) (8 mentions), ou encore faire appel à Opération Nez Rouge (4 mentions). Idéalement, la prévention voudrait que les personnes aient choisi l'une ou l'autre de ces solutions avant même d'avoir entamé leur consommation d'alcool. Il est toutefois plus facile pour les jeunes de mettre en oeuvre ce précepte compte tenu de leur mode de vie et des contextes dans lesquels ils consomment, mais surtout compte tenu du fait qu'il n'est pas rare qu'ils savent, avant même de quitter la maison, qu'ils sont susceptibles de boire un peu (ou même beaucoup) trop pour être en état de conduire (ex.: *“C'est très occasionnel aussi donc c'est planifié. Je le sais que cette soirée là, bon je viens de faire mon examen, je risque de boire plus”* (E2F5)). Chez les plus âgés par contre, comme le notait l'un des pères interviewés, souvent *“tu ne planifies pas ça nécessairement à l'avance, même si ça tourne comme ça. Je ne m'en vais pas dans une soirée dans l'idée de prendre un coup”* (PF1). Évidemment, les jeunes n'ont pas toujours idée à l'avance de la quantité d'alcool qui sera consommée et à l'inverse, les plus âgés ne se font pas toujours prendre par surprise (ils savent, par exemple, que leur party de bureau risque de se solder par une assez bonne consommation d'alcool). Il demeure néanmoins manifeste que chez les plus âgés – tout comme parfois aussi chez les plus jeunes – c'est bien souvent lorsque le mal est fait que la solution doit être choisie.

Pas un seul de mes interviewés n'a manifesté le désir de conduire dans un état d'ivresse prononcée. En fait, pour la plupart, ils sont convaincus qu'advenant le cas où ils se retrouveraient dans un tel état, ils seraient à même de s'auto-discipliner²⁵⁴ :

“Si tu es trop saoul, tu embarques pas dans ton auto. Pas être capable de marcher, j'aurais même pas l'idée d'embarquer dans l'auto.” (PF5)

“Si à un moment donné je suis au volant, puis juste pour reculer l'auto, je fais ça, puis j'ai l'impression que ça fait ça là [que tout tourne]. Là je dis regarde, je vais m'arrêter tout de suite. Je ne continuerai pas.” (P11)

²⁵⁴ Et éventuellement de choisir une solution alternative à la conduite (taxi, etc.).

Mais il y a une marge entre être vraiment ivre et être sous l'effet d'un nombre plus ou moins restreint de consommations. Et c'est là que la situation se corse.

Pour les conducteurs sur le permis probatoire, le dilemme est aisément résolu puisqu'ils sont soumis à la règle de la tolérance zéro. La règle est simple et facile à appliquer : du moment qu'ils ont consommé ne serait-ce qu'une seule goutte d'alcool, ils ne peuvent – en principe du moins – prendre le volant de leur véhicule. La règle à suivre est cependant beaucoup moins limpide pour les individus titulaires d'un permis de conduire régulier. Le problème qui se pose chez ces conducteurs résulte en partie d'une certaine méconnaissance de la signification du seuil d'alcoolémie toléré par la loi. La plupart de mes interviewés ne savent pas précisément quelle quantité de boissons alcoolisées est nécessaire pour atteindre le seuil critique du .08. Dans les faits, plusieurs facteurs contribuent à la détermination du taux d'alcoolémie que la personne atteint après avoir consommé une quantité X d'alcool : le sexe de l'individu, son poids (et plus précisément encore sa masse musculaire), son état physique du moment, la rapidité à laquelle il a consommé sa ou ses boisson(s), le temps qui s'est écoulé depuis qu'il a cessé sa consommation, son degré d'accoutumance à l'alcool, etc. Quelques-uns de mes interviewés savent manifestement qu'il y a plus d'un facteur à considérer et ont une certaine idée de la consommation qu'ils peuvent se permettre. Par exemple :

“Je fais 6 pieds 5, 200 livres. À ce moment là, selon les chartres, j'ai droit à 3 bières à l'heure. Fait que là je me dis bon, je prends six bières en trois heures, je vais être correct. Pas six bières à la fin du trois heures. On prend six bières étalées sur trois heures. Ça fait deux bières à l'heure.” (EF7)

Pour la grande majorité toutefois, mes interviewés ne disposent d'aucun repère, ou ne disposent que d'un repère très vague, et qui se résume à un nombre fixe de consommations (ex.: on a atteint le seuil du .08 après avoir bu deux bières).

Une évaluation aussi rudimentaire n'est pas sans impact sur l'appréciation de la loi. Quatre de mes interviewés par exemple ont affirmé qu'à leurs yeux, la loi est trop sévère et qu'un taux d'alcoolémie de .09, de 1.0, ou même davantage devrait être toléré. Mais cela simplement parce qu'ils s'en tiennent à l'idée que le seuil légal équivaut à la

consommation de deux bières (et donc que .09, 1.0, 1.1 doit correspondre à la prise de 3 ou 4 consommations dans la soirée) :

“Je ne sais pas moi à .08 c’est quoi. On dit [que] c’est deux bières. Bien mettons [que] j’en ai pris trois. Je ne pète pas la balloune mais je suis passé sûrement .08. (...) Encore là, moi je me dis [que] c’est trop la limite [que c’est trop restrictif]. On doit être capable d’aller plus que ça.” (PF7)

Mais le coeur du problème se situe sans doute encore plus fondamentalement dans le fait que mes interviewés ne savent pas exactement dans quel état physique se trouve une personne qui a atteint le seuil du .08, qu’ils ne savent pas, précisément, comment ils peuvent se sentir lorsqu’ils ont franchi (ou advenant le cas où ils auraient franchi) ce seuil : “*Je ne sais pas c’est quoi le .08 pour moi. J’ai aucune idée de ça. (...) Je ne sais pas qu’est-ce que ça veut dire. Je ne sais pas c’est quoi la perte de facultés exactement là*” (EF8). Quelques participants semblent penser qu’ils pourraient éventuellement rejoindre le seuil du .08 sans en être véritablement conscients, sans sentir que leurs facultés sont altérées. Pour la majorité cependant, manifestement, le .08 doit correspondre à un état nettement perceptible ; ils considèrent ainsi qu’on a dépassé le seuil légal lorsqu’on se sent ivre, ou à tout le moins lorsqu’on se sent *feeling*.

Les « errances » qui entourent la signification du .08 engendrent deux principales conséquences.

La variabilité des croyances entraîne premièrement une assez grande approximation dans le compte-rendu des comportements adoptés. À titre d’exemple, l’une des participantes complémentaires, S12, soutenait avec conviction qu’*“il y a sûrement bien des fois où j’ai conduit à .09, .10”*. Mais est-ce bien le cas ou n’est-elle pas plutôt induite en erreur par la compréhension qu’elle a du .08 (à savoir qu’il correspond à la consommation de deux bières) ? Le problème en fait, c’est que les individus ne disposent pas d’une mesure objective du taux d’alcoolémie réellement atteint. Ils peuvent donc croire qu’ils ont franchi la limite ou qu’ils se trouvent tout juste à sa frontière alors que dans les faits, ils se situent peut-être bien en deçà ou à l’inverse, ils l’ont peut-être dépassée davantage qu’ils ne le supposent. Il y a nécessairement un

certain flottement qui ne se dissipe que lorsque la personne rend compte des occasions où elle a conduit après avoir atteint un certain état d'ivresse, lorsqu'elle a été à même de constater que ses facultés étaient *significativement* altérées.

Les diverses croyances contribuent ensuite à définir le comportement qui sera adopté. Sept de mes participants ont dit s'en tenir à une limite stricte de consommations (soit zéro alcool (un cas), une consommation (trois cas) ou deux consommations au grand maximum (trois cas)) lorsqu'ils savent qu'ils devront prendre le volant par la suite. Il faut par contre préciser que deux d'entre eux fonctionnent principalement de la sorte en raison d'une histoire de vie particulière (un homme dont la mère et quatre frères étaient alcooliques et qui limite *en tout temps* sa consommation de peur de sombrer à son tour dans l'alcoolisme, et une femme dont le père a été tué par un conducteur ivre), et que trois autres le font principalement en raison d'une assez faible tolérance à l'alcool (ex.: "*Mettons que j'en prendrais deux [bières]. Je le sais comment je me comporte, je le sais que j'ai une perte certaine de facultés. J'ai aucune idée à quoi ça équivaut mais c'est déjà trop pour moi.*" (EF8))²⁵⁵. Il y a cependant deux femmes qui, manifestement, limitent leur consommation parce qu'elles partent de l'idée qu'elles pourraient peut-être avoir atteint le seuil du .08 sans se sentir ivres, qu'elles pourraient, sans en être réellement conscientes, avoir les facultés trop affaiblies pour prendre le volant sans danger (et sans problème) :

"C'est pas toujours facile à évaluer. On se dit bon bien regarde, on prend un apéro, on jase, on prend un verre de vin, on jase, on jase. Je suis à combien quand je sors du restaurant ? Moi je me sens parfait là. Parce que tu t'en rends compte tsé. Mais je ne le sais pas moi si on prenait le test à combien je serais. J'ai aucune idée. Alors c'est sûr que quand je suis seule avec mon auto puis que je vais à quelque part, je vais prendre un verre de vin mais ça se limite à ça. Pour être sûre d'être en état pour revenir." (MF7)

²⁵⁵ Il faut de plus ajouter que l'une des trois jeunes femmes ici concernées venait tout juste d'obtenir le permis de conduire régulier et qu'elle se considérait encore, au moment de l'entrevue, soumise à la règle de la tolérance zéro (non par la loi, mais par ses parents).

Il faut par ailleurs bien noter que dans chacun de ces sept cas – un peu à l’instar de ce qui a été observé en regard du franchissement des feux de circulation – la décision qui est prise de limiter sa consommation d’alcool semble *de surcroît* motivée par les émotions désagréables (insécurité, peur, culpabilité, malaise) que ces conducteurs appréhendent advenant le cas où ils prendraient le volant après avoir trop bu :

“(Est-ce qu’il y a quelque chose qui pourrait faire en sorte que tu t’en permettes un peu plus ? Prendre quelques verres, sans nécessairement exagérer là...) Non même pas. J’aurais pas la conscience tranquille. J’aurais peur. Je me sentirais en infraction. Je me dis, s’il arrive quelque chose. Aujourd’hui, c’est vraiment un dossier criminel, si on tue puis tout ça. C’est le permis. Puis le permis on en a besoin. Alors non.” (M10)

“Ça serait pas à cause que les policiers font des barrages que j’aurais cette idée là [de ne pas conduire après avoir bu]. Non, c’est vraiment parce que je sentirais que j’aurais pas le contrôle puis [que] je ne me sentirais pas bien.” (EF8)

“Même après une bière, je le sais que mes facultés vont être plus affaiblies, même si je ne dépasse pas le .08. Puis ça, j’aime pas ça. Juste conduire à jeun, puis que je suis plus fatiguée, j’aime pas ça parce que je sens que mes facultés sont affaiblies. Je sens que je ne suis pas aussi concentrée. Donc je sais que si j’avais bu en plus, même si c’est très peu, que je ne me sentirais pas confortable de conduire dans cet état là.” (EF4)

Tous les autres interviewés (parmi ceux qui sont potentiellement exposés au problème de la conduite avec les facultés affaiblies par l’alcool) ont également soutenu qu’ils sont prudents, qu’ils s’assurent de ne pas trop consommer. Dans leurs cas cependant, la discipline suivie s’avère beaucoup plus approximative :

“Je ne peux pas dire que c’est bien, bien, bien intentionnel. Que tout est calculé là. Tu dis : Ah, il faut que je m’en vienne. J’en ai pris un peu, je vais attendre. Je vais prendre un verre d’eau puis je vais repartir un peu plus tard. (*Ça se fait plus sur le moment, comme ça, c’est pas...*) Oui. (*C’est pas planifié.*) Non.” (MF6)²⁵⁶

²⁵⁶ Il y en a néanmoins quelques-uns (surtout des jeunes) qui disaient fonctionner avec une limite bien définie de consommations (ex.: je ne dois jamais boire plus que 4 ou 5 bières dans toute ma soirée).

Mais ce qu'il faut surtout signaler, c'est que pour eux, le critère premier se trouve dans l'évaluation qu'ils font de leurs facultés ; avoir trop bu (ou non) pour conduire n'est pas dicté par une quantité X de consommations, mais bien par le fait qu'ils sentent, ou non, que leurs facultés sont altérées et, conséquemment, par le fait qu'ils se sentent, ou non, en état de conduire :

“Si j'ai bu quelques verres, ça va être en début de soirée. Puis quand je vais conduire, ça va être en fin de soirée. D'habitude je me laisse une marge. Puis il ne faut pas que je la sente l'alcool. Il ne faut pas que je me sente même feeling là.” (EF1)

“Je m'organise pour que ma consommation soit très limitée. (*Puis très limitée ça peut vouloir dire quoi ? Parce que c'est sûr que ça varie d'une personne à l'autre.*) Bien je ne sais pas comment on peut décrire ça. Je peux peut-être consommer en arrivant, puis être une période de deux à trois heures sans rien prendre. Ça ne veut pas dire que j'ai pris un 40 onces de gin avant là mais je m'organise pour que. Arrêter de consommer à un certain moment donné, puis que quand je me sens, que je me sens très bien. Que je sais que ça ne fait pas de différence, que je n'ai pas un petit chambranlage ou quoi que ce soit là.” (PF4)

“Moi j'arrive dans un bar vers 9h00. Puis je peux partir vers 2-3h00 du matin. Là je peux aller jusqu'à 5 consommations. Mais je veux dire, si je me ramasse, je veux partir, puis je sens que je ne suis pas stable sur mes pieds, là je ne vais pas y aller. (...) Ça dépend aussi si je suis fatigué ou pas. Il y a plein de choses là tsé. Mais ça revient toujours à : si je ne me sens pas capable de conduire, je vais rester. Je vais seulement la prendre [la voiture] si je sais que je suis capable. Si je sais que je suis en contrôle de mes réflexes. Si je marche croche, j'y vais pas là.” (EF6)

“Peut-être que si je regardais, si j'avais un tester, que des fois je monte dans l'auto [puis que] j'ai peut-être plus que .08. Mais je sais que je suis capable de conduire. (...) Comme je te dis, c'est une question d'être confortable au volant. Si je ne suis pas confortable de prendre le volant, je ne le prendrai pas.” (PF1)

Contrairement aux deux femmes dont j'ai parlées un peu plus haut, ces participants estiment donc qu'ils seront toujours à même d'avoir clairement conscience de leur aptitude – ou au contraire de leur inaptitude – à prendre le volant sans danger (et sans problème), et ce serait dès lors essentiellement en fonction de ce qu'ils ressentent, au moment du départ, que leur décision serait prise. Pour que ces interviewés choisissent de conduire, ils doivent idéalement se trouver dans un certain état de confort aux plans physique (qu'ils sentent que leurs réflexes, leur niveau d'attention, etc. sont à la normale

ou du moins tout près de la normale) et psychique (qu'ils se sentent en sécurité, à l'abri d'une arrestation et des conséquences que pourrait entraîner une arrestation). Il faut toutefois bien préciser que ces composantes du confort n'ont pas à être toutes simultanément réunies pour que ces interviewés se sentent bien à l'idée de prendre le volant. Trois cas de figure se sont plus spécifiquement présentés dans mes entretiens. Certains ont dit s'être déjà permis de prendre la route – même s'ils se sentaient légèrement *feeling* – parce qu'ils s'estimaient néanmoins tout à fait aptes à conduire *et* qu'ils ne craignaient pas d'avoir atteint le seuil légal du .08. D'autres ont dit s'être déjà permis de prendre la route – même s'ils suspectaient avoir atteint le seuil légal du .08 – parce qu'ils se sentaient relativement sobres *et* tout à fait aptes à conduire. D'autres finalement ont dit s'être déjà permis de prendre la route – même s'ils se sentaient légèrement ivres *et* qu'ils supposaient avoir atteint le seuil légal du .08 – parce qu'ils se sentaient néanmoins suffisamment en contrôle pour être aptes à conduire. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire pour tous ces conducteurs d'avoir le sentiment d'être *pleinement* en possession de leurs moyens, d'avoir le sentiment de respecter la loi, ou encore d'avoir le sentiment de se trouver à l'abri du contrôle policier. Une chose demeure pour tous cependant : ils doivent avoir le sentiment de ne pas compromettre leur sécurité, et à plus forte raison celle d'autrui :

“La limite [de .08] pour moi elle a quand même son importance pour l'amende. Mais ce qui est le plus important, c'est que moi je sois capable de conduire. Si je sens que mon équilibre n'est pas trop bon là, c'est non, non. On va laisser faire la conduite. (...) Il n'y a rien qui me pousserait à prendre le volant quand je ne suis pas en état. C'est important pour moi. Parce que je veux dire, souvent tu conduis pour d'autres personnes alors il faut que tu aies tes capacités. C'est vraiment important.” (EF6)

En somme, le critère essentiel sur lequel se fonde la décision de ces conducteurs repose sur le ressenti, sur le sentiment qu'ils ont d'être dans un état physique qui leur permet de conduire en toute sécurité. Du point de vue de la prévention, cette façon de procéder est certainement loin d'être idéale et ce d'autant, comme le notait l'une des femmes interviewées, que ce critère ne s'avère pas toujours très fiable :

“Des fois tsé, tu te sens correcte. Là tu sors dehors, tu fais comme oh ? Oui, finalement, je ne suis peut-être pas si correcte que ça. Ou bien tu es correcte, tu

embarques dans ton auto, tu commences à conduire, tu fais oh ? Non, finalement, non. [Ce n'était pas une bonne idée]." (S12)

Mais ce qu'il faut surtout spécifier, c'est que les différentes règles d'action qu'on dit suivre tous mes interviewés qui consomment de l'alcool ne sont pas les seules qui prévalent lorsque vient le moment de prendre la route. Dans le ici et maintenant, diverses considérations peuvent entrer en ligne de cause et le comportement souhaité – celui qu'ils désirent adopter dans l'abstraction et qu'ils jugent à la fois le plus raisonnable et le plus probable – n'est finalement pas toujours celui pour lequel ils optent (lorsqu'il parvient seulement à leur esprit...) :

“(À quel moment tu t'en es rendu compte que...) Que j'étais plus que la limite ? Bien je le savais avant de prendre le char. Si j'ai pris le char c'est parce que. Une fois, je travaillais le lendemain. Comme cet été, je partais avant [mon père]. Je partais à 7 heures. Je me voyais pas trop aller le voir : ah j'ai trop bu hier, viens-tu avec moi chercher le char là-bas. Je le sais que ç'est ça qu'il faudrait faire. La fin de semaine, je vais le faire. Je vais le laisser là le char si je ne suis pas capable de conduire. Ou bien je vais embarquer avec un de mes chums, qui n'a pas bu lui, il va emmener le char, pendant que ses chums vont suivre avec son autre char puis. (C'était plus le problème de savoir, il faut récupérer la voiture puis...) C'est ça. De me faire dire par papa puis maman : « Ah tu as bu hier, nanana ». Oui, c'était plus pour ça là.” (E1F2)

“(Est-ce que ça vous est déjà arrivé de vous demander, en étant au volant, mon Dieu, je suis peut-être juste sur la limite ou pas loin ?) Oui, une fois. Mon mari ne voulait pas conduire puis moi je trouvais que j'étais sur la limite comme ça n'avait pas de bon sens. Puis je l'ai [fait], je suis revenue ici. Mais j'ai trouvé que ça n'avait vraiment pas été prudent de notre part. (...) Mon mari ne voulait pas conduire parce qu'il ne voulait pas perdre ses licences. J'ai dis : c'est ça, toi tu ne veux pas perdre tes licences, puis moi ? « Bien toi tu es correcte ». Je disais non. On aurait été mieux de laisser l'auto. Après coup, je me disais on aurait été mieux de laisser l'auto à notre garage [au centre-ville]. On était dans le secteur. Prendre un taxi, s'en venir, puis le lendemain aller la chercher. On avait une autre auto ici pour aller la chercher. Ça été un mauvais jugement de ma part.” (MF7)

“Une fois, c'est arrivé il y a deux ans. Là j'en avais pris quand même pas mal. (...) Puis j'avais appelé Nez Rouge. C'était dans le temps de Noël. Heye, ça l'a pris une heure et quart d'attente tsé. Il est rendu 3 heures et demie du matin. Regarde, j'étais plus capable. Là je dis à mon chum : fait ce que tu veux, mais moi je m'en vais. « Tu es pas sérieux !? » J'ai dis regarde là, ça fait une heure et demie que j'attends. Je suis tanné. Je m'en vais.” (EF7)

En d'autres termes, si les intentions de mes participants se sont généralement avérées bien arrêtées, il est néanmoins apparu que tous ne les suivent pas toujours à la lettre en raison des mauvais tours que leur jouent parfois leurs sensations²⁵⁷, ou en raison de la « négociation » à laquelle ils doivent parfois se livrer lorsqu'ils se retrouvent en situation réelle de choix. Pour autant, cela ne signifie pas que ces conducteurs vivent dès lors très bien avec la décision qu'ils ont prise. Une fois la conduite entamée, tout un processus d'ajustement peut se mettre en branle afin de compenser pour la faute commise.

12.1 Le comportement que les interviewés adoptent sur la route lorsqu'ils savent (ou lorsqu'ils pensent) avoir trop bu

Seize participants (trois pères, sept mères, deux participants complémentaires (1H et 1F), un jeune homme et trois jeunes femmes) n'ont relevé aucun changement dans leur façon de conduire pour la simple et bonne raison qu'ils ne se souvenaient pas avoir déjà suffisamment bu, du moins au cours des dernières années, pour que leurs facultés soient véritablement altérées lorsque est venu le moment de prendre la route.

Les participants qui ont déjà pris le volant en considérant qu'ils avaient (peut-être, voire sûrement) trop bu ont pour la quasi totalité soutenu qu'ils redoublaient alors de prudence, qu'ils se concentraient bien davantage sur leur conduite, et qu'ils respectaient beaucoup plus scrupuleusement qu'à l'ordinaire les règlements routiers :

“À ce moment là, ma façon de conduire va changer par exemple. Je vais ralentir beaucoup. Si je suis pour douter que je suis peut-être un petit peu trop sur le bord, je vais ralentir ma vitesse. Là tu ne me feras pas passer sur une rouge. Tu ne me feras pas passer sur une jaune orange. Puis tu ne me feras pas brûler de stops. Non.” (PF7)

“Dans ma tête, si jamais je dépasse mettons, deux bières, bien là je change ma façon [de conduire]. C'est 100 kilomètres, c'est comme bloqué. Jamais que je vais

²⁵⁷ Mauvais tours qui pourraient vraisemblablement être contrecarrés s'ils avaient notamment accès à un repère externe (comme par exemple une mesure du taux d'alcoolémie atteint, ou une mesure de leurs performances cognitives et motrices) susceptible de les aider à prendre une décision plus « éclairée ».

rouler 105. Je me mets en mode sauvetage de permis (...) Je vais me concentrer sur la vitesse que je vais rouler, puis ce qui est en avant de moi. Je ne fais plus que ça. (...) Je vais m'assurer que mes lumières, tout à l'entour de moi est correct.” (PF5)

“Je fais plus attention. Je vais moins vite. Je suis plus les limites. Je fais vraiment mes stops comme il faut. Puis je check mes miroirs. Je vais vérifier plus. Je fais plus attention.” (EF1)

Le respect des règlements routiers peut bien entendu être considéré comme un choix purement rationnel, comme une tactique adoptée en vue de ne pas éveiller l'attention des policiers, et d'ainsi éviter toutes les conséquences désastreuses que pourrait occasionner une arrestation. Mais il faut bien préciser que pour la quasi totalité de ces participants, cette façon de se comporter ne répond pas qu'à ce seul motif. En fait, s'ils respectent les règlements plus que de coutume, c'est aussi – et peut-être surtout – parce qu'ils se retrouvent en situation d'inconfort.

L'inconfort peut tout d'abord se manifester au plan physique, lorsque ces conducteurs sentent qu'ils s'écartent de leur état du corps optimum, lorsqu'ils sentent que leurs facultés cognitives et motrices ne sont pas à la normale. Dès lors, s'ils modifient leur conduite, c'est bien davantage parce qu'ils sentent qu'ils ne maîtrisent pas la situation aussi bien qu'à l'ordinaire, et parce qu'ils sentent qu'en conséquence ils doivent s'ajuster de façon à “*prendre le temps de voir les choses arriver à [leur] vitesse*” (PF1) du moment, qu'ils doivent redoubler de “*vigilance, faire mieux, puis faire attention*” (EF3) de manière à pallier à la détérioration qu'ils perçoivent dans leurs facultés :

“À un moment donné, je me rendais au Subway après une soirée avec une couple d'amis. Puis là je me suis demandé : je suis-tu correct ? Je me suis rendu compte. C'est certain que je n'étais pas au .08. Mais j'étais fatigué un peu puis je me sentais pas confortable trop, trop en conduisant. C'était juste au coin de la rue, puis après un bon repas, c'était correct. Certain que je n'avais pas le .08 là. C'est juste la journée qui avait été vraiment pénible, puis j'étais fatigué. (*Mais ta façon de conduire est-ce qu'elle pouvait être différente un peu ?*) Oui, elle était changée certain. J'essayais de comme. Parce qu'en boisson, tu es comme moins attentif. Puis tu t'en fous un peu. Tsé j'essaye vraiment de payer plus attention à ma conduite là. Tu essayes d'y aller vraiment comme il faut, parce que j'avais des amis avec moi, je ne peux absolument pas faire de gaffe. Je vais regarder ma route,

puis je vais vraiment essayer de me concentrer dessus. Tsé quand j'en ai quand même pris un petit peu, je me concentre pas mal plus sur ma conduite.” (EF6)

L'inconfort peut ensuite se manifester au plan psychique, lorsque l'état d'esprit de ces conducteurs est perturbé par les émotions désagréables que le fait de conduire dans un tel état a suscitées. S'ils modifient leur conduite, c'est dès lors aussi (voire uniquement) parce qu'ils ressentent la peur d'être contrôlés, parce qu'ils se sentent insécures, ou parce qu'ils se sentent coupables d'avoir pris le volant après avoir un peu (ou bien trop) bu :

“(Puis les quelques fois où tu avais pris, bon je ne le sais pas, peut-être un verre, puis tu disais je suis rentrée pareil. Est-ce que ta façon de conduire était différente ou si c'était vraiment la même chose que d'habitude ?) Ah non, je le savais, je me sentais mal, j'allais tellement pas vite. Tsé c'était à côté d'abord, je n'avais pas long à faire. Puis c'était une zone de 90, je ne me suis jamais rendue à 80. Je faisais super attention. Oui, oui. Parce que je le savais. Non, ça ne m'est jamais arrivé de boire puis de conduire comme si de rien n'était là. (Puis quand tu dis j'allais super lentement, c'était parce que tu te disais, je ne sais pas moi, s'il y a une police, il ne faudrait pas qu'il m'arrête. C'est-tu ça ?) Je ne le sais pas. Tsé j'étais plus insécure. Mais encore là, c'était à côté. Puis non il ne fallait pas que la police s'en rende compte non plus ! Mais non, je ne le sais pas là. Je me sentais juste, oui, plus insécure. Fallait que je fasse attention. J'avais bu, je n'étais pas toute là. C'est ça que je me disais. Il faut que je fasse attention.” (E1F5; une jeune femme avec le permis probatoire)

“(Puis te souviens-tu si ça avait changé quelque chose sur ta façon de conduire. Te souviens-tu comment tu avais conduit cette fois là [où tu avais quand même pas mal bu] ?) Bien j'étais très fatiguée aussi, donc j'avais conduit très lentement. Puis c'était sur une route que je connaissais bien. Mais je le savais que c'était vraiment pas prudent, je me sentais très coupable de le faire, mais je n'avais comme pas le choix entre guillemets, donc. Oui, j'avais une conduite beaucoup plus active là. Oui, c'est sûr. (Plus active dans le sens, tu veux dire plus prudente ?) Oui, plus prudente. Vraiment.” (E2F5)

Il est donc apparu, en somme, que les modifications que mes interviewés apportent dans leur façon de conduire relèvent pour beaucoup de la dynamique du confort puisque par ces changements, ils cherchent d'abord et avant tout à adopter la façon de conduire qui, dans les circonstances, leur procurera la meilleure sensation possible, celle qui leur permettra de réduire au minimum l'inconfort (physique et/ou psychique) ressenti.

Ce que ce constat indique par ailleurs, c'est qu'aucun de mes interviewés ne s'est senti *pleinement* confortable en conduisant avec les facultés affaiblies par l'alcool (et en ce sens, il ne fait plus de doute qu'une telle conduite ne fait pas partie de leur habitude). D'ailleurs, s'ils évitent autant que possible de prendre le volant dans cet état, c'est non seulement parce qu'ils sont convaincus des risques que représente une telle conduite, mais également parce qu'ils savent (ou parce qu'ils supposent) que cette expérience peut s'avérer désagréable, particulièrement lorsque leurs aptitudes à la conduite sont significativement altérées :

“Les fois où j'étais moins correcte, j'avais tendance à conduire plus lentement que la normale. Je conduisais plus en matante que quand j'étais à jeun. (...) Mais ces fois là, je me suis fais peur. J'ai pas aimé ça être de même. J'étais pas hoho quand je suis arrivée, j'étais comme ouf ! Je suis donc bien contente d'être arrivée là tsé. Ça m'est arrivé, mais très rarement. Puis ces fois là, j'ai pas aimé ça. Fait que autant que possible, je veux pas [refaire ça].” (S12)

Il y a cependant un point où l'état d'ivresse atteint est tel que toutes ces considérations ne tiennent plus. J'ai déjà évoqué le cas d'un jeune homme qui a signalé avoir conduit en état d'ébriété avancée à au moins cinq reprises :

“Un gars chaud qui veut retourner chez-eux, ça c'est imbécile. J'étais jeune tsé. Mais encore là, j'étais conscient que j'étais chaud. Ça fait que là il fallait que je fasse attention. Mais tsé quand même tu es chaud au volant, ça peut être plus dangereux un peu. (*Mais tu en étais conscient avant de prendre la voiture...*) Oui, oui, oui. (*Fait que encore là, justement, tu devais conduire lentement puis...*) Oui, oui. Je faisais attention. À part, je me souviens, c'est arrivé une fois, puis je me suis trouvé très imbécile. Une fois sur Charest, qu'il n'y avait pas un chat, je suis allé à 180 [km/h]. J'avais peut-être 18-19 ans. Je suis allé à 180 sur Charest quand j'étais saoul, assez avancé. Le lendemain tu te dis qu'il ne faut pas que tu fasses des affaires de même. Mais tsé quand tu es saoul, tu es niaisieux un peu.” (EF3)

Figure au surplus parmi mes interviewés un père qui, à ses propres dires, n'a pas toujours eu une conduite des plus exemplaires :

“De faire des niaiseries, oui, ça m'est arrivé. Puis autant que possible, je vais essayé de ne plus les refaire. T'as beau dire je vais prendre une petite route pour m'en revenir, c'est trop dangereux. (...) Je pense pas de refaire ça. J'espère que non. C'est dangereux. C'est très dangereux. J'ai été chanceux. J'ai jamais eu d'accident. J'ai pas brisé l'auto, rien. Mais non, c'est vraiment pas correct.” (PF2)

Depuis quelques années, cet homme a semble-t-il davantage tendance à recourir à d'autres solutions (il lui arrive de faire appel à Opération Nez Rouge, de dormir sur place, ou encore de passer les clés du véhicule à sa conjointe ou à un ami). Toutefois, malgré ses bonnes intentions (et les solutions qu'il adopte depuis quelque temps), il demeure bien conscient qu'il n'est pas totalement impossible qu'il récidive :

“Tu as un party [à l']improviste puis il n'y a pas de Nez Rouge. Si tu es tout seul. Il n'y a pas personne qui peut conduire à ta place. Ça peut arriver. Ça pourrait arriver. C'est de quoi de possible. C'est peut-être peu probable, mais c'est possible. Un party à l'improviste, puis tu vas être à .10. C'est de quoi qui est déjà arrivé. Ah oui, oui.” (PF2)

La difficulté qui se pose dans son cas, c'est que, tout comme à ce qu'il semble pour une partie de son entourage (amis et collègues de travail), il aime bien « prendre un coup » à l'occasion. Comme l'ont montré mes entrevues, la culpabilité, la crainte, et toutes les autres formes d'inconfort peuvent contribuer à orienter les décisions qui seront prises (limiter sa consommation – que ce soit d'emblée ou sur le vif –, conduire ou opter pour une autre solution) et, le cas échéant, les comportements qu'adopteront les personnes une fois sur la route. Il ne fait pas de doute cependant que dans cette problématique, l'attrait plus ou moins marqué que peuvent avoir les individus pour la consommation d'alcool jouera souvent – sinon toujours – un rôle de premier plan.

12.2 Les circonstances qui entraînent un changement dans les pratiques relatives à la conduite sous l'effet de l'alcool

Au chapitre de la conduite sous l'effet de l'alcool, mes interviewés n'ont relevé que très peu de situations justifiant un changement dans leur façon de se comporter (tout juste une dizaine d'exemples ont en fait été recensés). D'après les propos de certains d'entre eux, pour qu'ils enfreignent les règles d'action qu'ils se sont fixées, il faut soit qu'ils aient mal évalué leur état au moment du départ, ou soit qu'ils se retrouvent dans une situation extraordinaire les obligeant à prendre le volant malgré leur état (ex.: “*Ma chum est en train de conduire, puis elle fonce dans un poteau ou je ne sais pas quoi. Puis là elle n'est plus capable de conduire. Bien là, chaude ou pas, je la conduirais à l'hôpital*” (E1F2)). Quelques-uns ont par ailleurs mentionné qu'il peut leur arriver, à l'inverse, de

resserrer leur règle d'action (en réduisant leur consommation d'alcool ou en évitant de prendre le volant) lorsque leur état physique le commande (ex.: "*C'est sûr que si je suis fatigué, je suis brûlé, bien là je vais être pas mal plus chaud fait que oublie ça. C'est pas moi qui va conduire. Ça va [en] être un autre*" (PF7)). Évidemment, dans la réalité, bien d'autres situations sont susceptibles de mener à une transgression de la règle, comme en font d'ailleurs foi les quelques exemples présentés à la page 450. Le faible nombre de circonstances qu'ont pu spontanément relever mes participants n'est en fait que la conséquence du *désir* qu'ils ont de toujours bien se comporter lorsqu'il s'agit d'allier alcool et conduite.

CHAPITRE 13

LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE

Même s'il en a la ferme intention, il peut s'avérer particulièrement difficile pour l'individu de changer ses comportements usuels de conduite puisqu'une telle opération nécessite le remaniement de son savoir-faire (il doit par exemple réapprendre à « penser vitesse », à consulter régulièrement son tachymètre, il doit travailler à reconstruire ses patterns d'exploration visuelle) mais aussi parce que cette opération implique que l'individu supporte, pour un temps du moins, un certain inconfort (qu'il tolère le fait de sentir qu'il lui manque quelque chose ou au contraire d'être « poigné » avec la ceinture, qu'il tolère d'avoir le sentiment de ne pas avancer ou au contraire d'avoir le sentiment que tout va trop vite, etc.). Des changements dans les pratiques adoptées peuvent cependant se produire un peu plus aisément – et un peu plus sous-terrainement – lorsque les conditions de la conduite sont modifiées (par exemple lorsque la personne acquiert un véhicule qui fait moins « sentir la vitesse » et dans lequel elle peut par le fait même se sentir bien en circulant à des vitesses plus élevées qu'auparavant) ou lorsque l'état « interne » d'habitude de la personne se transforme, lorsque le confort qu'elle ressent s'améliore (ce qui peut être le cas notamment lorsqu'elle gagne en assurance, lorsque sa confiance en ses capacités s'affermi) ou au contraire qu'il se détériore (ce qui peut être le cas par exemple lorsqu'un sentiment permanent d'insécurité s'installe). Bien plus que de la seule volonté, la modification des comportements de conduite est donc apparue

dans mes entretiens tributaire de la dynamique du confort, comme l'ont d'ailleurs à maintes reprises expressément indiqué les conducteurs que j'ai rencontrés :

“Je pense que je suis. Bien je pense que je suis correcte ? Moi je suis à l'aise là-dedans. Mais c'est sûr que la minute que je ne me sentirais pas à l'aise, ou pas en sécurité, c'est sûr qu'il faudrait que je fasse des changements. Je les apporterais.”
(MF4)

Cela ne signifie pas cependant qu'il s'agit là de la seule dimension dont ont fait état mes interviewés. Le tableau II, qui figure ci-dessous, présente la synthèse des réponses spécifiquement obtenues aux différentes questions portant sur la transformation des comportements de conduite (ex.: Qu'est-ce qui pourrait faire en sorte que vous cessiez totalement de boucler votre ceinture de sécurité ?)

Tableau II : Les motifs qui, aux dires de mes interviewés, seraient susceptibles de les amener à changer leurs comportements de conduite

Le port de la ceinture de sécurité

Les motifs évoqués pour abandonner totalement le port de la ceinture

- Aucun (13 interviewés / 27)
- Que l'on me **prouve que** le port de la ceinture n'est **pas sécuritaire** (8 mentions)
- Que les **véhicules** soient dotés d'un système de protection équivalent (3 mentions)
- Qu'il n'y ait plus de ceinture dans les **véhicules** (3 mentions)
- Autres (6 mentions)²⁵⁸

Les motifs évoqués pour utiliser en tout temps la ceinture

- Aucun (2 interviewés / 3)
- Que les **véhicules** soient dotés d'un système qui empêche le démarrage lorsque la ceinture n'est pas bouclée (1 mention)

²⁵⁸ La catégorie « Autres » regroupe les différents motifs qui n'ont été relevés que par un ou deux interviewé(s).

Tableau II : Les motifs qui, aux dires de mes interviewés, seraient susceptibles de les amener à changer leurs comportements de conduite – suite

Les vitesses de circulation

Les motifs évoqués pour augmenter de façon générale les vitesses pratiquées

- Aucun (10 interviewés / 30)
- Que je change de **véhicule** (14 mentions)
- Que les **limites de vitesse** ou la marge de tolérance soient haussées (8 mentions)
- Que les **routes** soient en meilleur état (5 mentions)
- Que les vitesses des **autres conducteurs** soient plus élevées (4 mentions)
- Autres (4 mentions)

Les motifs évoqués pour abaisser de façon générale les vitesses pratiquées

- Aucun (6 interviewés / 30)
- Que j'ai un **accident** (11 mentions)
- Que je reçoive une ou des **contravention(s)** (7 mentions)
- Que les **limites de vitesse** soient abaissées ou la marge de tolérance éliminée (5 mentions)
- Que je change de **véhicule** (4 mentions)
- Que mes **facultés** (temps de réaction, vision, etc.) se détériorent (3 mentions)
- Autres (8 mentions)

Le franchissement des feux de circulation

Les motifs évoqués pour dorénavant franchir davantage les feux jaunes ou les feux jaunes « brûlés »

- Aucun (23 interviewés / 30)
- Divers (ex.: Que je change d'occupation (que je travaille sur la route), Que je devienne plus insouciant; 8 mentions)

Les motifs évoqués pour dorénavant s'immobiliser davantage à l'approche des feux jaunes ou des feux jaunes « brûlés »

- Aucun (11 interviewés / 30)
- Que j'ai un **accident** (10 mentions)
- Que je reçoive une ou des **contravention(s)** (4 mentions)
- Que la **durée des feux** soit partout écourtée (3 mentions)
- Autres (7 mentions)

Tableau II : Les motifs qui, aux dires de mes interviewés, seraient susceptibles de les amener à changer leurs comportements de conduite – suite et fin

L'exploration visuelle

Les motifs évoqués pour dorénavant observer davantage la situation de conduite, pour devenir plus vigilant

- Aucun (23 interviewés / 30)
- Que j'ai un **accident** (5 mentions)
- Que j'ai à **véhiculer un bébé** ou un très jeune enfant (3 mentions)
- Autres (3 mentions)

Les motifs évoqués pour dorénavant observer davantage le paysage, pour devenir moins vigilant

- Aucun (22 interviewés / 30)
- Que mon **état physique ou mental** se détériore (5 mentions)
- Autres (3 mentions)

Les activités parallèles à la conduite

Les motifs évoqués pour dorénavant faire davantage de choses au volant

- Aucun (25 interviewés / 30)
- Que je change d'**occupation** ou que les exigences de mon occupation changent (4 mentions)
- Autres (2 mentions)

Les motifs évoqués pour dorénavant faire moins de choses au volant

- Aucun (23 interviewés / 30)
- Que j'ai un **accident** (6 mentions)
- Autres (6 mentions)

La conduite sous l'effet de l'alcool

Les motifs évoqués pour dorénavant conduire avec davantage d'alcool dans le sang

- Aucun (25 interviewés / 30)
- Divers (ex.: Que le règlement change, Que je devienne plus insouciant; 6 mentions)

Les motifs évoqués pour dorénavant conduire avec moins d'alcool dans le sang

- Aucun (15 interviewés / 30)
- Que j'ai un **accident** (9 mentions)
- Autres (7 mentions)

Il faut bien préciser que pour mes interviewés eux-mêmes, ces différents motifs ne s'avéraient pas tous également plausibles. À titre d'exemple, huit participants ont bel et bien mentionné qu'ils pourraient cesser de boucler leur ceinture après qu'on leur eût fait la démonstration que cette pratique est dangereuse, mais aucun d'entre eux ne croyait pour autant que cette situation est réellement susceptible de se présenter un jour. Il faut en outre ajouter que l'impact présumé de ces motifs n'est pas forcément le même d'un individu à l'autre. Au chapitre des contraventions par exemple, quelques interviewés sont de toute évidence convaincus que le fait de recevoir un « ticket » occasionnerait un changement définitif dans leur façon de conduire (ex.: *“Moi si j'attrapais une seule contravention, j'irais moins vite pour la vie. Ah oui, une suffirait. J'haïrais ça payer”* (MF3)), alors que d'autres présument que l'effet ne serait que transitoire (ex.: *“Si il m'arrivait d'avoir une contravention, bien là je ferais radicalement plus attention. Pendant un certain laps de temps”* (E2F5)), et que d'autres encore supposent tout au plus que le fait de recevoir une contravention pourrait *peut-être* les amener à changer de comportement. En d'autres termes, il ne faudrait surtout pas que le lecteur prenne les indications qui figurent dans le tableau II au pied de la lettre, notamment parce que quantité de nuances nécessiteraient d'y être apportées. En fait, ce tableau avait surtout pour objectif de présenter les éléments clés du changement, c'est-à-dire les types généraux de motifs qui, aux yeux de mes participants, sont *potentiellement* susceptibles de mener à la modification de leurs comportements de conduite.

Un certain nombre de ces facteurs de changement étaient, dans les propos mêmes de mes interviewés, directement associés à la question du confort. C'est notamment le cas pour le changement de véhicule, dont j'ai assez largement discuté dans le chapitre sur la vitesse, mais aussi pour d'autres motifs que je n'ai que très rapidement évoqués jusqu'à maintenant, tels que, par exemple, l'arrivée d'un enfant :

“Peut-être que si j'avais un enfant dans mon auto avec moi ça serait différent aussi. J'en ai pas là mais j'imagine que quand j'aurai un enfant un jour puis qu'il va être en arrière dans l'auto, bien je vais être plus prudente. Pas nécessairement que je ne le suis pas maintenant. Je vais peut-être avoir tendance à être plus craintive, puis à surveiller plus.” (S12)

Il y a cependant quelques motifs où le changement semble principalement fondé sur un raisonnement. Assez curieusement, c'est tout particulièrement le cas de l'accident, qui est la plupart du temps présenté dans mes entrevues comme un événement qui inciterait l'individu à se questionner, à réfléchir, à *“réviser un peu [sa] façon de conduire”* (MF4), à se *“repositionner sur [sa] façon de conduire”* (E2F5). L'accident est de surcroît le motif qui revient le plus souvent (42 mentions au total, en incluant les quelques cas figurant dans la catégorie « Autres ») et qui a été mentionné, à au moins une reprise, par le plus grand nombre d'interviewés (22 sur 30, soit trois pères, six mères, les trois participants complémentaires « adultes », six jeunes femmes et les quatre jeunes hommes)²⁵⁹.

De manière assez générale, mes interviewés semblent convaincus que l'accident peut constituer un facteur de changement relativement puissant : *“Si j'avais vraiment une très mauvaise expérience sur la route, un accident ou quelque chose du genre, ça me ferait changer de comportement sûrement”* (P11). De toute évidence, lorsqu'ils évoquent ce motif, ils ne songent pas à un événement très mineur (comme un banal petit accrochage), mais ils n'ont pas non plus en tête un événement aux conséquences catastrophiques²⁶⁰. Ils pensent en fait à un événement suffisamment important (mais sans l'être trop), et qui leur indiquerait qu'un accident peut bel et bien survenir même si dans leur façon de se comporter ils ne tombent pas dans les excès des grands délinquants, des irresponsables, ou des inconscients :

²⁵⁹ En comparaison, les deux autres motifs les plus fréquents (soit le changement de véhicule et tout ce qui renvoie à un changement dans la réglementation) n'ont été mentionnés que 21 fois, et par respectivement 14 et 13 personnes (par un peu moins de la moitié des participants, donc).

²⁶⁰ Un seul participant a soulevé l'idée qu'advenant un accident, il serait peut-être trop tard pour envisager de se comporter différemment :

“C'est sûr que la chose la plus évidente [pour que j'en vienne à ne jamais plus déboucler ma ceinture de sécurité] serait si jamais il m'arrive un accident. Sauf que si je n'étais pas attaché, puis qu'il m'arrive un accident. Comme je ne m'attache pas quand je vais à haute vitesse, peut-être que je ne me rendrais pas compte que je n'étais pas attaché finalement. Puis je ne pourrais pas me reprendre, tu comprends.” (EF7)

“Il faudrait qu’il m’arriverait de quoi. Pas nécessairement [à] moi, mais très proche dans ma famille, qui ferait en sorte que regarde là, ça l’arrive. On le sait que ça arrive aux autres, mais on se dit tout le temps [que] c’est parce qu’il était beaucoup plus en boisson que moi je pouvais l’être.” (MF7)

Les conducteurs n’ont en réalité qu’assez peu de *feed-back* sur leur façon de conduire. Évidemment, des membres de leur entourage peuvent à l’occasion porter des jugements sur leur manière d’agir (ex.: tu conduis trop vite). Ils peuvent aussi, à certains moments, être amenés à se questionner sur leur pratique en observant les agissements des autres²⁶¹. Au final cependant, ce sont bien davantage les conséquences de leurs actes – ou l’absence de conséquence – qui les informent sur la « correctitude » de leur conduite. L’absence d’accident ou d’incident notable a d’ailleurs été plus d’une fois utilisée par mes interviewés pour juger de la convenance du ou des comportement(s) adopté(s) : “*Si on regarde mon record [mon bilan d’accident], je n’ai rien à changer. Ça fait quand même longtemps que je conduis*” (PF3), “*Je n’ai jamais rien eu donc pour moi, ma conduite elle est sécuritaire*” (E2F5), “*Je ne me souviens pas de situation où je me suis senti d’avoir mis des gens en danger parce que justement j’étais trop heavy sur un stop. Donc je pense que je fais quand même assez attention*” (P11), “*Jusqu’à présent il ne m’est rien arrivé. Je trouve que j’ai une bonne vitesse donc*” (EF4). On comprend donc, dans cette optique, que l’accident constitue pour mes interviewés un moyen d’apprendre, de constater que quelque chose dans leur façon de conduire n’est pas appropriée, et que cette chose, conséquemment, nécessite d’être modifiée. Mais s’agit-il d’un moyen (d’apprendre et de changer) aussi efficace qu’ils le présument ?

Comme l’indique notamment une recension effectuée par Lucas (2003), un certain nombre d’études ont été menées en vue d’évaluer l’incidence que peut avoir l’accident sur les conditions physiologique et psychologique des individus (à savoir, par exemple,

²⁶¹ Ex.: “Des fois tu vois du monde qui sont au cellulaire dans leur auto puis ils se tassent sur toi, ils oublient de flasher, tout ça. Fait que là ça te fait réfléchir. Est-ce que moi je fais ça quand je suis au téléphone ? J’oublies-tu de flasher ? Je coupes-tu quelqu’un ? On dirait que ça te remet un peu dans le droit chemin ! Tsé ça te dit bon bien regarde là, ça se peut que toi aussi tu fasses ça, tu ne t’en rends même pas compte. Parce qu’effectivement, on est très distrait quand on parle au téléphone.” (EF8)

si les conducteurs impliqués dans un accident ont souffert d'un choc post-traumatique ou s'ils ont développé en réaction à l'accident des désordres d'ordre physique (ex.: maux de tête, insomnie) ou psychique (ex.: anxiété, phobie de la conduite, dépression)). Étrangement cependant, très peu de chercheurs semblent s'être intéressés à examiner la question des impacts de l'accident au plan comportemental. En fait, la plupart des travaux réalisés ont observé cette question de façon indirecte, en vérifiant si les conducteurs ayant déjà été impliqués dans un ou plusieurs accident(s) avaient par la suite adopté des comportements plus sécuritaires, c'est-à-dire s'ils avaient, par exemple, augmenté leur fréquence d'usage de la ceinture de sécurité (dans Assailly, 1997), ou amélioré leur bilan de contraventions (Rajalin et Summala, 1997). Autrement dit, on a surtout cherché à déterminer si l'expérience de l'accident rend les conducteurs « meilleurs » (c'est-à-dire si elle fait en sorte qu'ils adoptent davantage les comportements *attendus*), et la conclusion à laquelle arrivent généralement les chercheurs est à l'effet que ce n'est pas le cas, que même l'expérience d'un accident ne parvient pas à éradiquer ou du moins à limiter les comportements de conduite jugés incorrects. Outre que cette conclusion m'apparaît quelque peu tendancieuse, on peut certainement considérer qu'elle est un peu trop hâtive, notamment parce qu'elle ne résulte pas véritablement de l'analyse du ou des impact(s) spécifique(s) de tel ou tel accident spécifique. Il y a en effet lieu de penser que l'accident peut à certains moments s'avérer instructif mais seulement, comme le soulignait l'une des jeunes femmes interviewées, “*dépendant de la façon que s'est fait*” (EF1). Les récits d'accidents et d'incidents que j'ai obtenus au cours de mes entrevues ne sont pas suffisamment nombreux et détaillés pour que je puisse effectuer une analyse très serrée des effets de l'accident. Quelques observations générales peuvent néanmoins en être dégagées.

Tout d'abord, tel que le suggéraient les propos de l'un des jeunes hommes interviewés, le conducteur ne peut évidemment éprouver le besoin de modifier sa façon de conduire s'il considère n'avoir commis aucune faute, s'il estime que c'est l'autre conducteur qui est responsable de l'accident :

“[Pour que je baisse toutes mes vitesses d'un cran ?] Un accident que c'est moi le responsable. (...) Si je fais un accident, j'ai perdu le contrôle de mon véhicule, c'est de ma faute. Fait que là je dirais oh, criffe. Pourtant je pensais que j'étais en

contrôle mais je ne l'étais pas, j'ai fait un accident. Mais si c'est quelqu'un qui me rentre dedans, bien là moi je suis tout le temps correct. C'est que c'est encore un pas bon." (EF3)

Si elle s'avère importante, la responsabilité n'est cependant pas la seule raison pour laquelle le conducteur ne tire pas toujours d'enseignements très clairs de l'accident qui est survenu. Les différents récits d'accidents et d'incidents dont je dispose montrent bien que parfois, l'individu concerné n'a qu'une idée très vague (voire aucune idée du tout) de ce qui a bien pu faire défaut dans sa conduite et, par le fait même, de ce qui a bien pu provoquer l'événement (ex.: "*Je ne sais pas. Tsé il ne s'est rien passé puis tout d'un coup le char il s'est mis à faire ça [à déraper]*") (E2F2). Dans d'autres cas, il est assez manifeste que l'accident a été perçu comme un coup de malchance, comme le résultat de circonstances exceptionnelles ou de facteurs sur lesquels l'individu n'estimait de toute façon avoir pratiquement aucun contrôle. Par exemple :

"Dans un autre accident que j'ai eu, c'était un trou dans la rue qui a brisé la conduite de la voiture, puis ça m'a faite perdre le contrôle. (...) L'autre voiture qui est venu me ramasser m'a refaite tourner encore je ne sais pas combien de fois. La voiture était perte totale. J'étais bien content d'avoir blessé personne mais encore une fois, la condition de la route tsé. J'avais pas vu ce fameux trou là puis je suis rentré dedans." (PF8)

Dans ces deux cas de figure, l'individu ne peut être amené à penser qu'il aurait pu faire (et *a fortiori* qu'il aurait dû faire) quelque chose pour éviter l'accident, si ce n'est peut-être qu'en adoptant une manœuvre d'évitement particulière. De tels types d'accidents peuvent donc les inciter à questionner certains aspects de leur savoir-faire (ex.: je n'ai peut-être pas eu le bon réflexe) mais ils ne remettent nullement en cause leur façon générale de se comporter au volant.

J'ai finalement pu constater à la lecture des différents récits que j'ai recueillis que l'accident est rarement interprété comme un fait isolé, et qui ne résulterait que d'une seule et unique cause ; tout au contraire, il s'inscrit dans un contexte précis, dans un enchaînement de circonstances sans lesquelles, bien souvent, l'individu estime que l'accident ne serait sans doute pas survenu :

“J’ai déjà eu un accident. Est-ce que j’étais ? Bien est-ce que j’étais fautive. La rue ici, en descendant, ils étaient en train de construire une maison. La rue était bloquée. Je devais me rendre au travail, c’était urgent, je devais remplacer quelqu’un. Alors je ne pouvais pas descendre la rue, alors j’ai remonté la rue ici [qui est à sens unique ; elle conduisait donc à contresens]. Chose que je ne fais jamais. Et puis quand j’ai voulu tourner pour m’en aller vers la gauche, il y avait un espèce de gros camion, un gros cube, qui était stationné juste sur le coin. Alors il me bloquait la vue. J’ai tourné, puis l’autre m’a rentré dedans. Alors c’est moi qui était fautive parce que j’ai monté un one-way, mais ça. La rue était bloquée. (...) Le monsieur il était bien choqué mais j’ai dit : Écoutez-là, qu’est-ce que vous voulez. Je vous ai pas vu parce que le camion était là.” (MF4)

“Je prends Champlain, je m’en vais à l’école. J’ai un examen. J’étais en retard un petit peu. Je suis sur Dalhousie. Dalhousie tu as deux voies de chaque côté. Puis il y avait une file qui attendait pour tourner à gauche dans ma direction. Fait que moi je ne ferai pas le cave, je vais me tasser à droite, puis je vais passer à côté. Tsé ça attend là, je vais me tasser. Moi c’est vert, pourquoi j’attendrais ? Je passe. Mais je ne fourre pas les breaks pour autant. Tsé je continue à mon rythme. Je n’accélère pas, rien. Puis il y a une madame qui attendait [dans la voie en sens inverse] pour traverser, pour aller dans le stationnement. Sauf que elle ça faisait longtemps qu’elle n’avait pas vu de char passer à côté. Elle s’est dit « je vais être bonne ». Elle s’est donnée un swing puis je suis arrivé au même moment. Elle m’a ramassé. Qu’est-ce que tu veux ? Fait que ça, j’étais là au mauvais [moment]. C’est sûr que être hyper préventif, ah là j’aurais roulé à 30 kilomètres heure, puis j’aurais checké. Voyons donc ! Je me serais peut-être faite rentrer dedans pareil. Ou sinon c’est moi qui lui aurais rentré dedans. Ou je ne sais pas trop. Mais c’est arrivé puis c’était presque inévitable. C’est elle qui a donné le swing. C’est elle qui a décidé de prendre un guess.” (EF7)

“Il y a un gars qui était en avant de moi. Puis son chum [qu’il suivait] a tourné, mais lui il a continué, il a arrêté au stop en bas de la rue ici. Puis son chum [qui avait tourné] s’est arrêté puis il lui a crié : « Heye, il aurait fallu que tu tournes ici ». Mais tsé il a crié : « Heyyyyye !!! » Tsé, bien fort. Fait que moi j’ai eu une distraction. Puis je suis rentré dedans [le derrière de la voiture qui était immobilisée au stop].” (PF3)

L’impact que pourra avoir l’accident dépendra nécessairement de la connaissance qu’en a la personne, et de l’interprétation qu’elle en fait²⁶². Selon toute vraisemblance, pour

²⁶² Il n’est pas rare dans la littérature en sécurité routière que l’on affirme que les conducteurs ont tendance à minimiser leur contribution dans l’événement accidentel (ou à surestimer le rôle qu’ils ont pu jouer afin d’en atténuer les conséquences), qu’ils sont sujets à des biais cognitifs, bref qu’ils sont enclins à ne pas interpréter correctement le ou les accident(s) dans le(s)quel(s) ils ont été impliqués. Il

qu'un individu choisisse de modifier sa façon de conduire à la suite d'un accident, il faut : 1) qu'il s'accorde une assez bonne part de responsabilité, 2) qu'il juge que cet événement est susceptible de se reproduire à nouveau (qu'il ne résulte pas uniquement de circonstances exceptionnelles ou d'une situation de conduite très particulière, donc), 3) qu'il puisse conclure de cet événement que l'un (ou plus d'un) de ses comportements de conduite pose(nt) problème et, 4) qu'il puisse identifier le ou les correctif(s) à apporter, ce qu'il devrait faire de manière à ce qu'un tel événement ne se reproduise plus.

Il semble bien, d'après les propos de mes participants, que de telles conditions sont parfois réunies et qu'elles induisent effectivement un changement de comportement. À titre d'exemple, l'une des jeunes femmes interviewées mentionnait qu'elle ne "*passé plus sur les jaunes oranges*", qu'elle évite autant que possible cette pratique depuis qu'elle a été impliquée dans un accident où elle avait délibérément choisi de « brûler » le feu de circulation ("*Vu que ça m'est déjà arrivé, je le sais que ça peut arriver encore. Non, je ne pense pas que je vais le refaire ça. J'ai appris ma leçon pour les jaunes oranges !*" (EF1)). De même, l'un des pères interviewés soutenait avoir réduit substantiellement son usage du téléphone cellulaire après avoir évité de justesse un accident alors qu'il conversait au téléphone ("*C'est là que tu réalises que tes réflexes sont peut-être diminués avec ça. Maintenant, je ne l'ouvre plus. J'essaye là, en tout cas, de l'utiliser [le moins possible]*" (PF6)). Il faut cependant préciser que dans la majorité des cas recensés, les changements consécutifs à un accident ou à un quasi-accident sont apparus beaucoup plus circonstanciés, tel que l'illustrent notamment les deux extraits d'entrevue suivants :

ne faudrait toutefois pas perdre de vue qu'assez souvent, les conducteurs n'ont qu'une connaissance sommaire de ce qui s'est précisément passé (ils ne savent pas nécessairement *tout* ce qui a pu faire défaut dans leur conduite, ils ne savent pas nécessairement tout ce qu'a fait l'autre conducteur et pourquoi il l'a fait, ils ne savent pas nécessairement que l'état mécanique de leur véhicule a pu contribuer à l'événement, etc.). Peut-être sont-ils effectivement enclins à mal juger l'événement accidentel mais pour bien le faire, encore faudrait-il qu'ils puissent avoir accès à toute l'information nécessaire.

“Une fois j’étais en haut d’une côte enneigée avec l’auto à mon père. Une grosse côte, puis tout à coup j’ai commencé à déraper. Il y avait une charrue à gauche. Là si je rentrais dedans, ça aurait été tout un accident, fait que j’ai donné un coup de volant vers la droite. Puis on est rentré dans le banc de neige, puis l’auto a été safe. On a été safe nous autres aussi. Ça changé [ma façon de conduire cet accident] mais seulement en haut des côtes. Parce que je n’avais pas ralenti du tout, consciemment, juste pour descendre plus vite un peu tsé. Puis là j’ai freiné, puis aussitôt que j’ai freiné ça commencé à déraper. Fait que là je descendais de plus en plus vite. C’était fini, c’était sûr. (...) C’est ça que je veux dire, en haut des côtes. Ça veut dire [que] maintenant je ne me laisse plus aller, puis je ralentis avant de commencer à la descendre. Particulièrement l’hiver ou quand il pleut, je ralentis avant d’être dedans.” (EF3)

“Une fois j’ai failli. C’est l’hiver passé. Vers Pont-Rouge à un moment donné il y a un petit détour. Puis il y avait de la glace. Puis je l’ai pris un petit peu trop vite la courbe puis là j’ai commencé à perdre le contrôle. Puis il y avait une van qui s’en venait dans l’autre sens. Là j’étais en train de me dire : Bon gauche, droite, gauche, droite ? La van, le champ, la van, le champ ? À un moment donné, j’ai réussi à repogner le contrôle. Mais Fiou ! Cette fois-là, j’ai vraiment, vraiment eu chaud. (...) Quand je le vois ce détour là maintenant, je fais vraiment attention. Je le prends moins vite. (...) Puis ça changé [ma façon de conduire], oui, parce que toutes les détours que je vois [maintenant] sont potentiellement dangereux. Surtout l’hiver.” (EF8)

En d’autres termes, ce que mes participants semblent en majorité avoir appris de leur accident ou de leur quasi-accident concerne une situation de danger particulière dont ils ne soupçonnaient pas l’existence jusqu’alors ou dont ils avaient tendance à sous-estimer l’importance. Et une telle prise de conscience n’a pas tellement pour effet d’induire un changement véritable dans leur façon de conduire que de participer à la définition d’une règle de prudence que ces conducteurs verront à appliquer lorsqu’ils se retrouveront à nouveau confrontés à ce danger (ex.: “*Quand je tourne à gauche maintenant, avec les deux accidents que j’ai eus, je vais prendre le temps de laisser passer un peu plus que d’autres. Je n’irai pas couper là*” (PF1), “*Ça m’a marquée, quand j’ai zigzagué sur Charest. Fait que c’est sûr qu’aller vite [dans la voie de] gauche quand il pleut, ça c’est des affaires que je ne fais plus. Ça, j’ai appris*” (MF3)).

En fait, pour que le conducteur modifie plus globalement sa façon de conduire, il semble qu’il faille que l’accident ou l’incident engendre un inconfort, une peur *généralisée* (et

non pas seulement un *feeling* du risque inhérent à une situation de conduite particulière), comme le présuait d'ailleurs l'une des femmes interviewées :

“[Il] me semble que la peur c'est la seule chose qui pourrait faire changer mes habitudes à ce point là. Avoir vécu quelque chose de bien traumatique puis de ne plus être la même au volant. Ça changerait toute. Je ralentirais. Je freinerais plus [aux feux de circulation]. Je descendrais toute d'une coche je pense.” (S12)

J'ai déjà relevé le rôle qu'a pu exercer la crainte générée par un accident sur, entre autres, les vitesses adoptées par quelques-unes de mes participantes en situation de conduite hivernale²⁶³ (cf. p. 336). Il s'agit cependant là du seul exemple que j'ai pu retracer dans mes entretiens. Cette situation s'explique sans doute en partie du fait que, bien souvent, la crainte consécutive à un accident ou à un incident n'est que transitoire. Le « stress » ressenti sur le moment (et, parfois aussi, dans les heures ou les jours suivants) peut être considérable, mais il ne se transforme pas nécessairement en anxiété *durable* et, conséquemment, ne donne pas lieu à un changement permanent dans la façon de conduire :

“[Après un accident] tu vas porter plus attention justement sur ta route, à tes miroirs, puis à tes angles morts. Mais ça va rester comme ça peut-être une ou deux journée(s) puis après ça tu vas comme retourner à la normale. C'est toujours comme ça. Il y a comme un stress sur le moment, qui va me pousser à faire plus attention, mais après ça, ça revient toujours à la normale.” (EF6)

Plus d'une fois d'ailleurs, mes interviewés ont précisé que le « choc » qu'ils avaient subi à la suite de leur accident ou de leur quasi-accident n'avait duré que le temps d'un ou deux déplacement(s) (ex.: “*Tu as eu assez peur mais est-ce que ça pourrait avoir changé quelque chose sur ta façon de conduire ?*”). Non. J'ai reconduit après puis je n'avais pas peur. C'est des choses qui arrivent.” (E2F2)). Évidemment, un *near-miss* ou un simple accrochage sont probablement moins susceptibles d'engendrer une peur

²⁶³ Le changement est en réalité plus global chez ces participantes puisque non seulement elles réduisent leur vitesse l'hiver mais elles sont également davantage portées à s'immobiliser aux feux de circulation, à concentrer leur attention sur la route, etc.

durable qu'un accident plus important²⁶⁴. Mais il ne suffit pas que l'expérience ait été suffisamment traumatisante pour que la crainte s'installe à demeure. En fait, si la crainte consécutive à un accident s'avère souvent transitoire, c'est probablement en bonne partie en raison du fait que les conducteurs travaillent à surmonter les effets de l'accident, qu'ils s'efforcent, du mieux qu'ils le peuvent, d'évacuer la peur ressentie, de regagner la confiance perdue, et de protéger le sentiment qu'ils peuvent avoir de maîtriser et de contrôler la conduite :

“Les fois suivantes, j'étais extrêmement nerveuse. (...) Et je dirais [que] cette fois là, à un moment donné je me suis dit il faut que tu reprennes sur toi, que tu te redonnes confiance.” (MF4)

On conseille d'ailleurs généralement aux individus qui ont été impliqués dans un accident de reprendre rapidement le volant, de se confronter à nouveau – et au plus tôt – à l'expérience de la conduite justement, comme le notait l'un des pères interviewés, parce qu’*“il ne faut pas que tu restes avec la peur”* (PF1). Il y a en fait tout lieu de supposer que les différents travers que l'on impute aux conducteurs en regard de l'accident (c'est-à-dire la tendance qu'ils auraient à sous-estimer leur risque accidentel, à oublier les accidents vécus dans le passé, à reporter la responsabilité de l'accident sur autrui) sont en partie l'oeuvre d'un mécanisme de protection, d'un dispositif cognitif qui aurait pour objectif d'aider la personne à maintenir l'état de confort psychique qu'elle a atteint, ou à restaurer le confort qu'elle a perdu, bref, comme le relevaient Barjonet et Jacob (1998), d'un mécanisme destiné à *“rendre le déplacement possible dans des conditions acceptables de confort psychique”* (p. 47). Et ce mécanisme ne viserait pas qu'à garantir le bien-être mental de la personne. Si les individus cherchent à maîtriser (voire à occulter) la peur de l'accident, c'est également parce qu'ils considèrent – non sans raison d'ailleurs – qu'une anxiété trop importante peut nuire à la performance et, ce faisant, compromettre la sécurité des déplacements : “[D'être] *deux fois plus prudente,*

²⁶⁴ Encore que la peur ressentie n'est pas forcément fonction de la gravité de l'accident, comme en témoignent quelques-uns de mes participants qui ont rapporté avoir éprouvé une « angoisse » très importante même si l'accident dans lequel ils avaient été impliqués n'avait engendré ni blessure, ni dégât matériel notable.

des fois, c'est pas mieux. Tu peux causer autant d'accidents si tu es trop crispée que pas assez" (MF4), "*Je pense [que] ça peut même être dangereux d'être trop sur ses gardes, puis trop nerveux. Je pense que c'est pas mieux là. Ça prend un juste milieu*" (E2F5) "*Quelqu'un qui a peur au volant, c'est dangereux aussi. C'est aussi dangereux que quelqu'un qui n'a pas peur du tout*" (S12).

Du point de vue de la prévention, l'accident et le quasi accident ont donc un peu paradoxalement ceci de bon qu'ils peuvent contribuer à « réveiller » la conscience du risque, à « recentrer » le conducteur qui a pu progressivement oublier que la conduite automobile est une activité qui comportera toujours une certaine part de danger :

“[Ce qui pourrait faire en sorte que je sois moins vigilante quand je conduis c'est] si je deviens tellement à l'aise en arrière du volant que je ne peux plus m'imaginer que je vais avoir un accident, ou qu'il pourrait m'arriver quelque chose. Que je me crois invincible. Je pense qu'à un moment donné, justement, peut-être avant d'avoir mon accident de moto, avant d'avoir mon accrochage en voiture, je me sentais de même. Tsé quand il ne t'est jamais rien arrivé, à un moment donné, tu oublies. Tu ne réalises comme plus là que tu as quasiment une arme entre les mains quand tu conduis. Parce que tu peux tuer du monde, il y a du monde qui. Tsé c'est dangereux. Puis c'est une responsabilité conduire. Faut pas prendre ça à la légère.” (S12)

En revanche cependant, considérer l'accident comme un moteur effectif de changement, susceptible de se traduire par une refonte en profondeur du ou des comportement(s) de conduite n'est manifestement pas une vue très appropriée, non pas parce que les conducteurs n'en retireraient aucun enseignement (ils peuvent effectivement y apprendre *certaines* choses), mais parce que les conducteurs se doivent de mettre cette expérience entre parenthèses s'ils veulent continuer à assurer leur bien-être et, dans une certaine mesure, leur sécurité.

CHAPITRE 14

LA TRANSMISSION DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE

J'ai déjà relevé que lors de la phase des cours de conduite, les onze jeunes que j'ai interviewés ont tous vu à bien jouer le rôle de l'apprenti conducteur, en respectant scrupuleusement les règlements routiers et en adoptant les différentes techniques préconisées par l'école de conduite :

“Quand j'étais encore sur mes cours de conduite, c'est sûr que je conduisais vraiment différemment. Vraiment plus théoriquement. Selon les règles tsé. (...) Les stops bien arrêtés. Quand c'est 50, c'est 50. Ou rétro, angle mort, clignotant, rétro, angle mort, manœuvre. (...) Je collais vraiment aux règles. Pour passer mon examen. C'était juste pour ça.” (EF4)

Une fois l'étape de l'examen franchie cependant, il n'était plus question pour eux de continuer à jouer ce rôle. Leur façon de conduire, au tout début assez prudente et normative en raison notamment de leur inexpérience et de leur manque d'assurance (cf. la section 8.2.1 portant sur la confiance en ses capacités), se devait de glisser progressivement vers des pratiques qui leur conviennent davantage, des pratiques qui correspondent mieux à celles qu'ils souhaitent adopter dans leur carrière de conducteur. Mais sur quoi se base la façon de conduire à laquelle ces jeunes interviewés aspirent ? Je présumais que leurs parents y sont pour quelque chose puisqu'ils les ont exposés, dès le tout jeune âge, à une certaine vision du monde de la conduite automobile et qu'ils leur ont présenté – à travers leurs discussions, leurs remarques spontanées et leurs différentes

façons de se comporter au volant – un modèle de conduite susceptible de façonner – en partie du moins – les idées que ces jeunes peuvent avoir quant à ce qui représente la façon normale et adéquate de se comporter sur la route.

Certains passages dans mes entretiens suggèrent que les jeunes interviewés ont effectivement pu commencer assez tôt à enregistrer quelques principes de « bonne » conduite :

“Il en fait souvent des commentaires mon père du genre, justement, de laisser passer le monde. Ça le frustre de voir le monde qui ne laisse pas passer. Ce qui fait que je pense que veut veut pas, t’apprends un peu. T’intègres ça.” (EF1)

Il est néanmoins apparu que c’est lorsque s’est approché le moment de devenir eux-mêmes conducteurs que ces jeunes se sont avérés les plus attentifs et les plus réceptifs aux enseignements de leurs parents et, ce faisant, que le rôle qu’ont pu exercer ces derniers sur la conduite de leur enfant s’est manifesté avec le plus d’acuité.

Dans la plupart des familles interviewées, il semble bien que le partage *explicite* des normes, des connaissances et des savoir-faire a principalement eu lieu au cours des séances de conduite accompagnée (en fait, il n’y a qu’une seule famille (la 8^e) où il est clairement apparu que les parents ont pris le soin – en dehors du seul cadre des activités de pratique – de discuter de la conduite automobile et de ses enjeux avec leur fille). Et une fois l’étape du permis d’apprenti complétée, tous les parents ont cessé de se faire véhiculer par leur enfant et, par voie de conséquence, de s’impliquer activement dans leur formation; ils considéraient que leur enfant était devenu un conducteur autonome, suffisamment outillé pour prendre la route seul, et qu’ils n’avaient dès lors plus qu’à l’encadrer par des consignes générales (ex.: il n’est pas question que tu conduises après avoir (trop) bu, sois prudent(e), ne conduit pas trop vite, ne prend jamais la voiture sans nous aviser). La (somme toute très brève) phase de partage explicite des savoirs et savoir-faire n’est cependant pas la seule au cours de laquelle le parent livre certains enseignements sur la conduite automobile. À l’évidence, une part non négligeable du « savoir » qu’il véhicule se trouve dans le modèle qu’il incarne, dans les différentes façons de se comporter qu’il adopte sur la route et que son enfant peut observer.

Les jeunes que j'ai interrogés sont apparus assez peu portés, dans leur enfance, à examiner *consciemment* la façon de conduire des autres. D'après leurs propos, les choses ont cependant nettement changé lorsqu'ils ont eux-mêmes accédé à la conduite :

“Il y a beaucoup de choses que j'ai appris par moi-même. Puis aussi je te dirais en regardant les autres. Une fois que tu as commencé à conduire, on dirait que tu enregistres plus comment il fait, comment il conduit. Avant tu t'en fous un peu. Mais quand tu as commencé à conduire, tu regardes plus puis on dirait que tu l'apprends aussi, même si tu ne le fais pas toi-même.” (EF1)

Dix des onze jeunes participants interviewés se souvenaient d'ailleurs assez clairement avoir observé la façon de conduire de leurs parents quand ils ont commencé à conduire. Ceci, notamment, parce qu'ils se butaient sur des aspects particuliers de la conduite et qu'ils avaient besoin d'un guide, d'un repère afin de résoudre la difficulté rencontrée, ou plus généralement afin de savoir quel comportement adopter :

“Oui je portais mon attention, surtout en manuel. Je portais mon attention parce que j'avais de la misère pour partir, de trouver le point de friction. Ça j'avais de la misère. Puis comment est-ce qu'on fait pour lâcher l'accélérateur, peser, trouver son point de friction, puis là après ça repeser sur l'accélérateur en lâchant tranquillement. Ça c'était un concept que j'avais bien de la misère. Puis là je regardais, ma mère conduisait mettons, puis là j'étais de même [fait signe que se penchait la tête pour lui regarder les pieds]. Je pouvais passer 20 minutes à la regarder conduire, en regardant les pieds. À voir comment elle faisait. Ou bien quand mon père trouvait que j'en faisais trop [d'angles morts], ou que je les faisais tsé : « Mon Dieu, tourne-toi pas la tête autant ». Lui quand il les faisait, j'essaye de regarder, même encore, comment lui les fait. Comment il fait pour dire que je tourne trop la tête. Pour moi tourner la tête comme ça c'est juste correct là. Donc je pense que oui, remarquer comment les autres conduisent, je pense que je l'ai fait souvent, puis je le fais même encore aujourd'hui. Parce que je le sais que j'ai pas autant d'expérience qu'eux ils en ont.” (EF4)

“Quand je ne conduisais pas, comme je me foutais de toute là. Mais une fois que j'ai commencé à conduire, oui, des fois je regardais. Mettons ce virage là, à quelle vitesse elle le prend ou il le prend. C'est parce que des fois au début tsé, tu ne sais pas trop à quelle vitesse tu devrais le prendre. Là tu regardes. Ce virage là il le prend à X, X, X vitesse, donc je vais probablement pouvoir le prendre à cette vitesse là.” (EF6)

“Bien j'ai regardé beaucoup comment ils faisaient les dépassements. Ça ça me rendait un peu insécure fait que j'avais beaucoup visualisé comment tu dépasses une voiture.” (E2F5)

Plusieurs opérations et manoeuvres – y compris certaines qui peuvent sembler très rudimentaires aux yeux d'un conducteur aguerri (ex.: À partir de quand faut-il commencer à freiner à l'approche d'un arrêt ou d'un feu de circulation ? Comment doit-on positionner le véhicule lors d'une manoeuvre de virage à gauche ?) – mais aussi plusieurs comportements d'ordre plus général (ex.: la vitesse de circulation) peuvent donc faire l'objet d'un examen attentif de la part des jeunes conducteurs. Il faut bien noter cependant que les parents ne sont pas les seuls conducteurs que les jeunes que j'ai interviewés ont observés (et, dans certains cas, qu'ils observaient encore au moment de l'entrevue) et desquels ils ont pu retenir un enseignement. Ont également pu contribuer à ce chapitre l'instructeur de l'école de conduite, d'autres membres de leur famille (frère, sœur, oncle, etc.), des ami(e)s, le ou les parent(s) de leur ami(e)s, ou même des conducteurs parfaitement anonymes, croisés au hasard de leurs déplacements :

“C'est surtout mes amis que je regardais. Bien je regardais, les défauts que moi j'avais, je regardais comment qu'eux-autres ils les faisaient. (*As-tu un exemple précis ?*) Oui, tourner les courbes. Au début les courbes, les sorties d'autoroute, j'allais vraiment, vraiment lentement. Fait que là je regardais mes amis, ils allaient plus vite. Je me demandais comment ils faisaient pour bien prendre la courbe puis plus vite. Là je regardais un petit peu comment ils faisaient ça.” (EF3)

“Si je vois quelqu'un qui fait quelque chose qui a l'air correct, bien là je vais peut-être prendre l'exemple sur lui. Certain que je regardais plus mes parents parce que c'est eux qui conduisaient souvent. Tsé ou mes amis, mettons, qui ont des autos là. Mais tsé je ne suivais pas personne en particulier. Dès que je voyais quelque chose qui était intéressant bien j'essayais de voir si je pouvais le faire. (*Veux-tu dire que ça pourrait arriver peut-être encore aujourd'hui que tu le fasses, de remarquer comment les autres conduisent ?*) Bien oui, s'il y a une différence. Par exemple, si je remarque que ah bien tiens, il n'y a personne qui le fait vraiment ce stop là, des affaires comme ça. Ou tiens ce virage là, il le prend un peu plus vite, puis il a le même genre d'auto. C'est tout le temps des affaires dans le trafic tsé.” (EF6)

Les jeunes sont donc en réalité amenés à observer le comportement de divers conducteurs et ce, afin d'apprendre comment solutionner les problèmes rencontrés, mais aussi afin de se comparer (ex.: “*Quand je suis en auto avec une de mes amies, des fois ça arrive que je regarde. Juste regarder pour savoir. Tsé pour me comparer un peu, savoir comment eux ils font ça versus comment moi je fais ça*” (EF4) et, éventuellement, de « raffiner » leur style de conduite (je reviendrai sur cette question un peu plus loin

dans le texte). On peut néanmoins être tenté de considérer que les parents s'avèrent l'un des plus importants modèles de conduite compte tenu que ce sont eux qui, en définitive, véhiculent le plus souvent leurs enfants, et compte tenu qu'un certain nombre de comportements peuvent difficilement être examinés de l'extérieur, autrement qu'en étant assis sur le siège du passager. Quelques chercheurs ayant observé une association positive entre la conduite des parents et celle de leurs enfants en sont d'ailleurs venus à conclure que la thèse selon laquelle il y aurait, par un mécanisme de mimétisme, transmission intergénérationnelle de certains comportements de conduite est bel et bien confirmée. Au terme d'un colloque où a été abordée la question de la contribution des parents dans la conduite des jeunes, Pottier (2005) allait même jusqu'à soutenir que "*les études, tant françaises qu'étrangères, ont montré que les parents constituent, et de loin, le vecteur le plus puissant de la transmission, vis-à-vis des jeunes, du comportement sur la route*" (p. 44). Mais observer des ressemblances dans la façon de conduire des uns et des autres est-il vraiment suffisant pour statuer qu'il y a *assurément* et *uniquement* transmission intergénérationnelle ? Il ne faudrait en effet pas perdre de vue que, à bien des égards, la façon de conduire des parents n'est finalement que le reflet de la conduite normale, le reflet de ce que font la *majorité* des conducteurs dans la « vraie vie ». À commencer par le fait que – contrairement à ce qui est enseigné et exigé dans le cadre des cours de conduite, et qui concerne le conducteur débutant, le tétueux, le peureux et non le conducteur moyen – ils ne respectent pas les limitations de vitesse à la lettre, ils ne font pas des arrêts « religieux » (c'est-à-dire en suivant la règle des trois secondes d'immobilisation complète et des trois mouvements de tête (gauche-droite-gauche) successifs), ils franchissent à l'occasion les feux jaunes et parfois même les feux jaunes « brûlés », etc. :

“En tant que telle [la façon de conduire de mon père] c'est une conduite. Comment dire ? Il respecte toute, mais sans trop exagérer non plus là. [Ma mère] bien c'est à peu près la même que mon père. La seule différence, des fois elle va aller un petit peu moins vite. Elle je sais qu'elle fait à peu près tous ses signaux, angles morts, toute. Puis à part le fait qu'elle bitche pas mal après les autres conducteurs, j'ai pas vraiment de gros commentaires. Je veux dire, c'est pas le genre à faire des conneries au volant. Donc je veux dire, c'est quoi, c'est une conduite normale.”
(EF6)

“Moi j’ai tout le temps vu mon père conduire de même. Bien la plupart du monde itou que j’ai embarqué avec eux autres, c’est tout le temps juste une main [sur le volant]. C’est rare en tabarnouche que j’ai vu du monde conduire avec les deux mains ! À part ma mère là. Même mes profs de conduite : « Mets les deux mains ». Puis quand c’est eux autres qui chauffent, ils les ont pas les deux sur le volant.” (E1F2)

Que les jeunes adoptent un certain nombre de comportements semblables à ceux de leurs parents ne signifie donc pas nécessairement qu’ils répliquent la conduite de ces derniers. Ce peut être similaire tout simplement parce que ces façons de faire correspondent à l’image que les jeunes se sont forgés de la conduite normale, comme le relevait d’ailleurs explicitement l’un des jeunes hommes interviewés :

“Semblable à celle des parents ? La conduite en tant que telle, tsé vu qu’ils ont comme un peu la conduite normale, c’est certain que tu peux mettre les traits en commun. La plupart est pareille, sauf le fait des fois que je prends un peu moins l’affaire de circulation [que je respecte un peu moins la signalisation]. Mes stops sont un peu plus secs. Puis après ça ? Mais comment dire ? C’est difficile. Il y a tellement de choses en commun, tsé ça ne peut pas être tellement tiré d’eux en tant que tel que de la manière que je l’ai appris. Comment dire ? Je sais pas là. C’est comme. Je trouve moi qu’ils ont la conduite normale.” (EF6)

L’influence que peut avoir la conduite des parents sur la conduite de leur enfant serait sans doute moins équivoque si l’on constatait que le jeune adopte, pareillement à son père et/ou à sa mère, un comportement hors norme. J’ai déjà indiqué que les trois jeunes dont le père n’était pas un usager régulier de la ceinture de sécurité n’étaient guère tentés de répliquer le comportement de leur père en grande partie parce qu’ils avaient appris, dès l’enfance, à se sentir bien avec la ceinture. En fait, je pouvais tout au plus poser l’hypothèse que le non port observé chez autrui est susceptible d’ouvrir une brèche, d’insuffler aux jeunes conducteurs l’idée que, *dans certaines circonstances*, il peut être envisageable de ne pas boucler sa ceinture. Les (quelques) autres comportements hors norme que j’ai pu observer chez les parents interviewés ne me permettent pas non plus de conclure à une très évidente « passation » des comportements de conduite. Il y a bien certaines similarités dans les discours et pratiques des différentes familles interviewées qui laissent croire que les parents ont pu, dans une certaine mesure, contribuer à modeler les façons de faire et de penser de leur enfant. Mais il y a tout autant (sinon davantage)

de dissemblances et qui apparaissent être la marque, entre autres, de l'école de conduite (école qui a eu, par exemple, une influence certaine sur les techniques d'exploration visuelle des jeunes) et, de manière bien plus significative encore, d'une identité sociale²⁶⁵. De fait, pour que EF6 puisse juger que telle ou telle façon de faire “*a l'air correct*” (cf. p. 475), ou que EF3 puisse estimer que la façon de faire X constitue un défaut (cf. p. 475), il faut qu'ils aient en tête un critère, une certaine « définition » préalable des comportements de conduite qui seraient appropriés pour eux. Et à cet égard, les propos de mes différents interviewés indiquent assez clairement que – autant chez les jeunes que chez les participant(e)s plus âgé(e)s – le modèle comportemental à suivre est pour beaucoup une affaire de genre, puis de groupe d'âge.

Chez les hommes, il ne semble y avoir aucune ambiguïté quant au modèle de conduite à adopter; leur façon de se comporter au volant doit nécessairement correspondre à – et doit nécessairement refléter – l'image du conducteur masculin. Plus souvent qu'autrement, l'image du conducteur masculin se voit définie par opposition à l'image de la conductrice. Ainsi, il est entendu que, en règle générale, les hommes ont de meilleures habiletés de conduite que les femmes, qu'ils sont plus sûrs d'eux, et qu'ils ont une plus forte tendance à enfreindre les règlements routiers que les femmes (en commettant des excès de vitesse un peu plus importants, par exemple). Le jeune homme qui accède à la conduite a déjà bien en tête ce modèle. Il sait et considère que, par sa façon de se comporter sur la route, il *se doit de faire preuve* d'une certaine habileté, d'une certaine assurance, et d'une certaine tendance à enfreindre les règlements routiers. Mais il ne s'agit pas ici que d'une histoire de genre puisqu'il faut également prendre en compte la question de l'âge.

²⁶⁵ Il peut s'avérer hasardeux d'utiliser le terme « identité » puisque, comme le soulignait Kaufmann (2004), il s'agit d'un concept flou et polysémique, dont les significations “*sont en réalité très diverses, quand ce n'est pas antagoniques*” (p. 8). Il ne saurait être question pour moi de me lancer dans une discussion sur la signification de ce concept aussi me contenterai-je de préciser que, par « identité sociale », j'entends ici le groupe social auquel s'identifie l'individu, et qui par voie de conséquence lui suggère les comportements de mise, ceux auxquels il devrait normalement se conformer.

J'ai déjà mentionné que l'ensemble de mes trente participants partageaient l'idée à l'effet que les jeunes hommes conduisent généralement plus vite que leurs aînés, et qu'un jeune homme se doit « normalement » d'aimer la vitesse. Et c'est bien ce dont témoignait l'un des jeunes hommes interviewés :

“La vitesse, la recherche de vitesse, comme je te disais, comme sur la motoneige ou n'importe quoi, bien ça ne vient pas d'eux-mêmes [de mes parents]. Je pense que ça vient de l'âge, de ma jeunesse tsé. Puis que ça va passer à 25 ans, je sais pas. Ça va passer un jour. (...) Pour mon âge, 18-24 ans, je pense que la recherche de vitesse c'est pas mal généralisé.” (E9)

Si la vitesse apparaît être une caractéristique importante, elle n'est cependant pas la seule qui peut être incluse dans l'image du jeune homme conducteur, comme le suggère un autre jeune interviewé :

“Pour [mes amis] que c'est des gars, certain que la conduite se ressemble. À peu près le même style, même vitesse, même agressivité. C'est à peu près semblable. J'ai un ami, par exemple, que lui il va aller plus vite que nous autres. Mais ça se ressemble, c'est à peu près le même style de conduite, je dirais, que la plupart des jeunes ont. Tsé un petit peu plus vite, un petit peu plus agressif.” (EF6)

Alors que pour E9 les comportements spécifiquement attendus de la part d'un jeune homme se trouvent tout entier dans les pratiques en matière de vitesse²⁶⁶ (c'est-à-dire dans les vitesses de croisière, mais aussi dans les comportements d'accélération et de décélération), pour EF6 s'ajoutent la question de « l'agressivité », c'est-à-dire l'adoption d'une conduite plus brusque et plus vive que celle de leurs aînés (ex.: faire des “*stops un peu plus secs*”, “*maximiser la vitesse à laquelle tu vas prendre une courbe. Faut que ce soit le plus rapidement possible*”), de même que celle d'une propension plus importante encore à enfreindre la signalisation (ex.: se permettre à l'occasion de « sauter » complètement un arrêt ou de franchir un feu rouge)²⁶⁷. Bien entendu, je ne peux, avec seulement quatre interviewés, cerner entièrement les images que les jeunes peuvent avoir en tête lorsqu'il s'agit de déterminer les comportements de conduite qui sont de mise chez un jeune homme conducteur. Il y a d'ailleurs tout lieu de croire que, dans la

²⁶⁶ Le même constat s'applique chez un autre des jeunes hommes interviewés, soit EF7.

²⁶⁷ Le même constat s'applique cette fois-ci chez le quatrième jeune homme, EF3.

population des jeunes hommes, cohabitent un certain nombre d'images, plus ou moins différenciées, et que l'on pourrait typologiser. On peut néanmoins raisonnablement présumer que les grandes caractéristiques que j'ai évoquées plus haut (à savoir un attrait pour la vitesse encore plus marqué que chez leurs aînés, une plus forte tendance encore à enfreindre les règlements routiers et, de manière plus globale, une certaine témérité) font assez généralement partie de l'imagerie des jeunes hommes, mais aussi de celle des hommes et des femmes de tous âges, y compris, donc, de celle des parents. J'ai d'ailleurs pu constater plus d'une fois dans mes entrevues que les parents n'ont pas les mêmes attentes quant aux comportements de conduite qui sont adoptés – et qui *devraient* être adoptés – par leur fille et/ou leur garçon, comme l'illustrent par exemple les commentaires de l'un des pères interviewés²⁶⁸ :

“Je pense que mes enfants conduisent. [La plus jeune, E1F5], prudemment. [Mon autre fille, E2F5] conduit un petit peu plus vite qu'elle devrait aller. Mais elle a une petite voiture qui ne va pas très vite là, fait que je suis en sécurité. [Mon fils] lui conduit un petit peu plus vite, je pense. Un petit peu plus vite encore [que E2F5]. Mais ce n'est pas nécessairement imprudent. Il a certainement dû en faire des conneries mais tsé, pas de façon exagérée. (...) Il va faire comme moi [à son âge]. Il va aimer un peu plus la vitesse. Il va vouloir essayer à un moment donné de se pogner avec les autres. Mettre un peu plus à l'épreuve l'auto. Ces trucs là.” (PF5)

D'où provient cette (omniprésente) image du jeune homme conducteur ? Il ne fait pas de doute que le réseau d'amis peut contribuer à alimenter les perceptions qu'ont les jeunes hommes quant à ce qui constitue la bonne façon de conduire (ex.: “[Mes amis] *ils accélèrent vite. Je vois qu'ils ralentissent vite. C'est un peu pas mal toute pareil. Tsé je m'ai basé un peu sur eux-autres pour faire comme eux-autres dans le fond là*” (E9)). Mais c'est de toute évidence bien avant qu'ils n'accèdent à la conduite qu'a commencé à se forger dans leur esprit l'image du jeune homme conducteur. On ne pourrait certes en

²⁶⁸ En réalité, les parents ne savent pas vraiment comment conduisent leurs enfants puisque du moment que ces derniers ont obtenu le permis probatoire, ce n'est qu'en de très rares occasions que les parents se laissent véhiculer (s'ils ont à sortir ensemble, c'est presque toujours le parent qui prend le volant). Lorsque les parents commentent la conduite de leurs enfants, c'est donc en très majeure partie en regard de ce qu'ils supposent, et non de ce qu'ils ont constaté.

identifier toutes les sources, tant elles apparaissent nombreuses (l'image du jeune homme conducteur peut notamment être véhiculée, plus ou moins consciemment, par des membres de l'entourage (ex.: le père qui raconte ses frasques de jeunesse), et par quantité de produits culturels (jeux vidéo, films et téléseries²⁶⁹, publicités, littérature)). Il y a toutefois quelques signes auxquels on songe moins spontanément et qui véhiculent pourtant eux aussi l'idée selon laquelle un jeune homme doit « normalement » faire preuve d'une certaine témérité :

“Les filles sont plus prudentes. Ça dépend encore des quelles là mais moi je trouve que les jeunes gars là tsé. **C'est pourquoi les assurances sont si hautes** [pour nous].” (EF6)

“Moi je trouve que les filles sont plus. Je sais pas. Bien les gars sont tout le temps. Ils tripent sur les chars, puis sur la vitesse, puis toute. (...) Puis ce qu'on entend tout le temps c'est qu'il y a plus d'accidents faites par les gars. Il y en a itou par les filles, mais on entend moins souvent parler. **En tout cas moi les accidents que j'ai entendu parler, c'était juste des gars.**” (E2F2)

Les commentaires de l'un des jeunes hommes interviewés, E9, s'avèrent à cet égard encore bien plus éloquents. Au moment de l'entrevue, E9 avait somme toute une expérience de conduite très limitée, et il y avait d'ailleurs certains types de route sur lesquels il n'avait encore jamais eu l'occasion de conduire. Dans ces cas particuliers, son discours témoignait donc essentiellement de ses intentions, de ce qu'il comptait faire dans le futur lorsqu'il se retrouvera sur ces types de route. Il faut d'emblée préciser que pour E9, le surrisque routier des jeunes hommes résulte essentiellement de leurs pratiques en matière de vitesse : “*Je sais qu'il y a beaucoup d'accidents pour les 18-24 ans ou 18-30, je le sais plus trop. Mais en tout cas. Selon moi c'est de la vitesse. Il n'y a pas d'autre chose*” (E9). On s'attendrait donc à ce que, armé de ce savoir, il soit encouragé à ne pas conduire trop rapidement. Or, voilà plutôt ce qu'il avait à dire en ce qui a trait à la vitesse qu'il comptait adopter sur routes secondaires :

“Dans les routes de campagne où il n'y a pas de monde bien tu vas plus vite. Mais il y a quand même. Je sais pas. Il y a-tu plus d'accidents sur les routes de

²⁶⁹ On n'a qu'à penser, dans les cas un peu plus extrêmes, à la série des films « Rapide et Dangereux »...

campagne à 90 que sur les autoroutes ? Bien non. Sur les autoroutes, il y a plus de monde. Je le sais pas. Je demande ça, si tu le sais, je le sais pas. (*Oui, il y a plus d'accidents sur les routes à 90.*) Oui, c'est ça que je pensais. Donc c'est ça. Je vais aller plus vite sur les routes secondaires, de campagne, qui sont à 90. Je vais faire la même vitesse un peu que sur une autoroute où je ferais 120. Bien peut-être pas 120. 110 on va dire. Oui." (E9)

Évidemment, il n'est pas dit que E9 va nécessairement circuler à cette vitesse lorsqu'il se retrouvera sur une route secondaire (je reviendrai sur cette question un peu plus loin dans le texte). Je trouvais néanmoins cet extrait intéressant puisqu'il suggère implicitement que les messages et les mesures destinés à informer et à sensibiliser la population (ex.: rappeler que les jeunes hommes sont encore et toujours surreprésentés dans le bilan routier en raison de leur témérité, rappeler que, bon an mal an, les hommes commettent davantage d'infractions que les femmes, rappeler que les excès de vitesse les plus importants sont le fait des hommes) peuvent en réalité avoir un effet inverse à celui escompté puisqu'ils se trouvent à indiquer que ces pratiques sont courantes, et donc naturellement adoptées par la catégorie de conducteurs dont il est question. Forward était d'ailleurs parvenue à une conclusion semblable au terme d'une étude qualitative menée auprès d'un échantillon d'une cinquantaine de conducteurs (âgés de 25 à 70 ans) :

"A message highlighting that a certain offence is very common and therefore in need of heavier sanctions could be counterproductive if the influence is descriptive rather than injunctive. The message conveyed is that the behaviour is common and therefore normal" (Forward, 2006 ; p. 422).

Les conduites « à risque » des jeunes hommes relèvent-elles, comme on le prétend parfois, d'une loi de la nature ? Sans doute peut-on penser que la personnalité, les gènes et les hormones mâles ne sont pas entièrement étrangères à la façon de conduire des jeunes hommes. Mais on a trop souvent tendance à sous-estimer l'influence de la société qui, en véhiculant de multiples façons une certaine image du jeune homme conducteur, en vient à proposer le modèle comportemental qu'un jeune homme « normalement constitué » doit suivre.

Et qu'en est-il, maintenant, des jeunes femmes ? La quasi totalité de mes interviewés s'entendent pour dire "*que les filles vont être plus prudentes* [que les jeunes hommes], *ça c'est sûr*" (EF3). Pour autant, il n'est pas non plus bien vu, chez les jeunes femmes, de respecter un peu trop scrupuleusement les règlements routiers²⁷⁰ :

“Dans mes amies, ça se ressemble pas mal toute aussi. Il y en a une en fait qui est mémère. On l'écœure toute avec ça. Qui va respecter les limites, qui ne conduit pas vite, puis que. Mais c'est justement, elle se fait écœurer à cause de ça elle.” (EF1)

En fait, la situation est de toute évidence bien plus délicate chez les jeunes femmes puisque la prudence dont elles doivent faire preuve ne doit quand même pas les faire basculer dans l'univers des insécures, des peureuses et des malhabiles. Autrement dit, elles ne doivent pas conduire en homme, mais elles ne doivent non plus *trop* conduire en femme. D'ailleurs, lorsque je leur ai demandé d'identifier les points qu'elles avaient en commun, de même que les points qui différaient dans leur façon de conduire et dans celles de leurs deux parents, il est rapidement apparu que toutes aspiraient bien davantage au modèle de conduite du père (les extrêmes ou travers en moins, quand elles estimaient qu'il y avait chez le père extrêmes ou travers (ex.: des vitesses quand même un peu trop élevées, le non port de la ceinture, une tendance à ne pas signaler ses intentions)) qu'à celui de la mère. Ceci parce qu'à leurs yeux, le père incarnait le modèle du conducteur compétent et sûr de lui alors qu'à une exception près (chez EF8), la mère était vue comme une conductrice un peu trop inexpérimentée, un peu trop peureuse, et un peu trop prudente :

“Au niveau où moi j'en suis, je pourrais peut-être comparer ma technique de conduite présente à celle de ma mère, puis future à celle de mon père. Mais sans extrême là. Mon père je trouve que c'est un petit peu trop extrême. Mon père je pense qu'il écoute un petit peu trop la Formule 1. (...) Tsé je ne voudrais pas me rendre jusque là. Mais acquérir un peu plus d'assurance, puis d'expérience, surtout.” (EF4; cote d'expérience 1)

²⁷⁰ Une récente analyse effectuée par la SAAQ (2008b) indique d'ailleurs que – même en tenant compte du fait qu'elles sont de plus en plus nombreuses sur la route – la proportion de jeunes femmes sanctionnées pour diverses infractions au Code de la route tend à augmenter au Québec.

“Qui pourrait être comme mon père ? J’aimerais ça conduire aussi bien que lui par exemple ! J’aimerais ça avoir son assurance mais non, je ne l’ai pas. Non je serais plus entre les deux. Je ne suis pas aussi peureuse que ma mère. (...) (*As-tu l’impression que, en prenant de l’expérience, parce que ça fait quand même pas longtemps que tu conduis. As-tu l’impression que tu vas te rapprocher un peu de ton père ?*) J’espère, j’espère.” (E1F5; cote d’expérience 1)

“(Tu disais finalement pour la conduite, je suis peut-être dans l’entre deux. Moins nerveuse que ma mère mais pas aussi. Pas téméraire mais bon. Pas tout à fait comme ton père.) Bien brûler un petit feu rouge. Aller plus vite sur l’autoroute. Pas aussi vite que lui. Moi j’imagine qu’il va assez vite là. Mais c’est ça [les points communs]. Puis faire plus de dépassements aussi. Oui, je pense que ça serait vraiment ces points là. Parce que sinon je me rapproche peut-être un peu plus de la conduite de ma mère. Le côté un peu quand même nerveuse, insécure là. Je suis consciente que je le suis encore.” (E2F5; cote d’expérience 2)

“Bien je me compare plus à mon père pour conduire là. (...) Comme sur le boulevard itou il va rouler 60. Puis lui itou par exemple quand mettons c’est 70 [la limite de vitesse], puis que ça tombe à 50, il fait comme moi. Il va attendre que ça ralentisse tout seul. C’est des affaires de même. Je me compare plus à lui pour chauffer qu’avec ma mère. Parce qu’on dirait qu’elle a eu peur elle à un moment donné. Je ne sais pas pourquoi là.” (E1F2; cote d’expérience 2)²⁷¹

L’image de la jeune femme conductrice – et, ce faisant, le style de conduite qu’ambitionnaient adopter les jeunes femmes interviewées – semble en fait bien plus ambiguë que celle du jeune homme conducteur. Pour l’une des interviewées (S12, la participante complémentaire de 28 ans), c’est le modèle tout entier de la femme conductrice qui est à rejeter :

“Je me suis déjà faite dire que je conduisais comme un gars. Puis pour moi, c’est un compliment. Souvent les femmes au volant. Je suis une femme là, mais j’ai des préjugés envers ça. Je trouve que des fois les femmes c’est comme un peu tête de linotte. Je ne sais pas comment expliquer. Sont peut-être moins. Des fois je trouve que les femmes elles font des moves stressés. Elles ne réfléchissent pas comme il faut. Elles ne regardent pas comme il faut. Les moves niaiseux, c’est souvent les

²⁷¹ Il faut bien préciser que certaines de ces mères se définissaient elles-mêmes comme des conductrices peureuses et malhabiles (c’est le cas notamment de MF5). Mais même celles qui étaient plus expérimentées et qui dans leur discours et dans leurs pratiques ne présentaient pas de signe évident d’inaptitude et de « couardise » (ex.: la mère de EF4) étaient généralement perçues par leur fille comme n’étant pas suffisamment bonnes conductrices.

femmes qui vont les faire. Mais les moves intrépides ou cow-boy, je dirais là, c'est les gars qui vont les faire. Ça c'est plus moi. Mais des moves : Ah je change-tu de voie ? Ah je ne suis pas sûre. Tu vas-tu changer ou tu ne changes pas là ? C'est souvent ça. Les femmes vont souvent faire des moves comme ça. Fait que c'est pour ça, pour moi, que de me faire dire que je conduis comme un gars c'est un compliment. (...) (*Mais tu aurais quand même plus une conduite qui se rapproche de celle des gars que de celle des filles.*) Oui, oui, oui. Effectivement. C'est vrai. Je pense que je m'identifie plus à ça." (S12)

Pour les sept autres jeunes femmes interviewées toutefois, il y a manifestement métissage. Le modèle de référence n'est pas celui du jeune homme conducteur mais plutôt un hybride combinant le modèle de l'homme plus âgé – en ce qu'il véhicule l'image d'un conducteur compétent, sûr de lui, mais sans pour autant être téméraire – et le modèle de la femme en ce qu'il commande de faire preuve d'une certaine prudence (c'est-à-dire, par exemple, de commettre des excès de vitesse moins importants que les hommes, d'être plus vigilante, et d'être plus « conservatrice » dans sa gestion des situations de conduite difficiles). Un modèle de l'entre-deux, en somme, qui ne reflète ni trop l'image de l'homme conducteur, ni trop l'image de la femme conductrice.

Ces différents constats en regard de la façon de conduire qu'espèrent adopter les jeunes hommes et les jeunes femmes trouvent un écho certain dans une étude réalisée par Taubman-Ben-Ari et al. (2005). Taubman-Ben-Ari et ses collègues ont mesuré – via un questionnaire distinguant quatre types de conduite, soit la conduite anxieuse, la conduite dangereuse, la conduite agressive, et la conduite prudente – les styles de conduite des différents membres de 174 familles (n = 475) vivant en Israël. Les résultats obtenus indiquent qu'il y a une association significative entre les styles de conduite adoptés par le père et par le fils, entre les styles de conduite adoptés par la mère et par la fille, mais aussi entre les styles de conduite adoptés par le père et par la fille. Taubman-Ben-Ari et ses collègues y voient là une preuve de la transmission intergénérationnelle des comportements de conduite. Ils considèrent ainsi que :

“men's driving style is mostly a reflection of their father's driving style, women's driving style is to a higher degree associated with their mother's style, but is nevertheless shaped by their father's style” (Taubman-Ben-Ari et al., 2005; p. 26).

Ces chercheurs se sont néanmoins sentis tenus de préciser qu'il ne s'agit pas là d'un effet de miroir parfait, en raison des différences non négligeables observées entre les styles de conduite des plus jeunes et des plus âgés. De fait, dans l'ensemble, les jeunes hommes à l'étude ont obtenu des scores plus élevés aux items mesurant les conduites dangereuse et agressive – et moins élevés aux items mesurant la conduite prudente – que tous les autres participants (pères, mères et filles). Les jeunes femmes, quant à elles, ont obtenu des scores plus élevés que les mères (moins élevés dans le cas de la conduite prudente), mais aussi plus élevés – bien que dans une moindre mesure – que les pères. Ces derniers résultats ne sont pas anodins. Il n'est certes pas erroné de prétendre que le cercle familial peut contribuer à façonner les comportements de conduite des jeunes. Mais les résultats de mes entrevues – de même que ceux obtenus par Taubman-Ben-Ari et ses collaborateurs – me laissent penser qu'il ne faudrait peut-être pas trop faire porter le chapeau aux parents. À l'évidence, ce que reflète la façon de conduire des jeunes (ou celle à laquelle ils aspirent) transcende assez largement le seul cercle familial.

Un tout autre point nécessite finalement d'être précisé. Que les jeunes aient l'intention de suivre le modèle comportemental X ne signifie évidemment pas qu'ils vont toujours et en tous points s'y conformer. Il faut tout d'abord considérer que le conducteur novice ne pourra s'approcher de ce modèle que dans la mesure où il aura suffisamment gagné en expérience et en assurance. Mais il faut également bien spécifier que le modèle comportemental n'est pas la seule considération qui importe, comme l'indique d'ailleurs la suite du commentaire de E9 relativement à la vitesse qu'il se proposait d'adopter sur route secondaire :

“Bien peut-être pas 120. 110 on va dire. Oui. Quoique. Même à ça, je me ferais arrêter à 110 dans une zone de 90. Normalement. À moins que le policier est bien smooth là mais. C'est ça. Puis à 110 je pognerais un accident le char serait perte totale. Puis probablement que moi aussi. Bien écoute pire qu'à 100. 100 aussi peut-être là, mais en tout cas. Peu importe. Plus tu montes de vitesse, moins c'est sécuritaire tsé.” (E9)

Les intentions comportementales des jeunes ont indubitablement un caractère composite et ne pourront, *de surcroît*, se traduire par des pratiques récurrentes que si elles résistent à l'épreuve de l'expérimentation, que si le jeune conducteur est à même de constater, sur

le terrain, et selon les conditions dans lesquelles il se trouve²⁷², qu'il peut se sentir bien en conduisant de cette façon. Mais cette dernière spécification est justement celle qui redonne un certain poids aux images socialement proposées. De fait, ces images ne sont pas seulement puisées dans le social, elles sont également jouées dans le social, sous le regard d'autrui (que cet autrui soit un passager, ou un conducteur simultanément présent sur la route), et en vue d'être reconnues par autrui. À vrai dire, la plupart des individus – jeunes et moins jeunes – demeurent sensibles à l'image qu'ils projettent. Mais alors que les conducteurs un peu plus aguerris semblent pouvoir résister au jugement de l'autre (ex.: *“Puis si je passe pour la têteuse, bien regardez, il y a une voie de dépassement, dépassez”* (MF4)), les jeunes, eux, y peinent manifestement davantage parce qu'ils ont encore bien des choses à prouver (aux autres, mais aussi à eux-mêmes). En fait, comme le soulignait Kaufmann (2004), *“sans les affects associés, les images seules ne peuvent rien”* (p. 179). Conduire de manière telle à projeter une image conforme à celle désirée ne constitue pas seulement pour les jeunes conducteurs une action intellectuellement désirable, c'est aussi une façon de réduire le « stress » ressenti (voir à cet égard la première partie de la section 8.3.3 qui porte sur la présence de passager(s)), de rétablir ou de consolider leur estime de soi, bref de montrer à la face du monde qu'ils sont bel et bien parvenus à être de « bons » conducteurs. Tant et aussi longtemps que, en vertu de l'image à afficher, la façon de conduire X ou Y sera considérée positive (et, par le fait même, qu'elle ne suscite pas de « stress », de honte, de gêne, mais aussi, dans une autre perspective, de sentiment de culpabilité), il demeurera tentant pour le jeune conducteur de la jouer justement parce qu'elle accroît le bien être qu'il ressent, parce qu'elle est une condition nécessaire à son confort physique et psychique.

²⁷² À cet effet, E9 était d'ailleurs bien conscient qu'il n'allait pas pouvoir, pour un certain temps du moins, conduire aussi rapidement qu'il l'aurait souhaité compte tenu que le véhicule dont il allait disposer (sa mère devait lui donner sa vieille (1992) Ford Festiva) n'est guère propice à la conduite à haute vitesse.

CONCLUSION

“À l’encontre de la perception désincarnée proposée trop souvent, il importe de souligner à quel point l’activité ordinaire est prise dans un entrelacement sensuel et sensible” (Kaufmann, 2004; p. 187).

À l’évidence, les modèles et les théories qui dominant dans le champ de la recherche sur les comportements de conduite souscrivent à la vision désincarnée de l’activité humaine puisqu’on s’y attarde quasi exclusivement à la « matière grise », au cerveau réfléchissant et choisissant, négligeant du même coup l’apport de la corporalité dans la conduite automobile, de ce que le corps humain sait y faire, et surtout de ce qu’il y ressent. L’émergence ces dernières années de travaux sur l’habitude – que celle-ci y soit simplement conçue comme un comportement spécifique plusieurs fois répété dans le passé ou comme un programme comportemental activé par un processus automatisé – résulte d’ailleurs en bonne partie du fait que des chercheurs ont commencé à questionner les modèles décisionnels qui ont généralement cours lorsqu’il s’agit d’expliquer les fondements et les mécanismes qui régissent les façons de conduire que les individus adoptent sur la route. Mais si les théories de l’habitude qui ont alors été proposées se voulaient être un complément (voire même un substitut) essentiel à la compréhension des comportements de conduite, elles ne parvenaient guère elles non plus à se détacher de la vision désincarnée, l’action du corps y devenant purement mécanique, et le conducteur réduit à l’idée d’un simple automate mû par des « décisions-réflexes ». Force est toutefois de reconnaître que la conception que j’avais moi-même en début de recherche était elle aussi frappée de cet aveuglement. En suggérant que l’habitude est un

comportement pris pour acquis, qui ne nécessite pas de véritable réflexion avant d'être exécuté, je me distanciais certes du cognitivisme absolu – de l'idée selon laquelle *tous* les comportements de conduite procèdent soit d'un automatisme, soit d'une décision et d'une volonté clairement posée – mais ne pouvais expliquer la récurrence et la résistance de bon nombre des pratiques adoptées sur la route autrement que par l'action d'une force obscure, par une « non-décision » apte à elle seule à guider le mouvement des individus. Les multiples références à la sensation que j'ai observées dans les entretiens que j'ai menés furent hors de tout doute pour moi l'objet de la plus grande découverte, ce qui me permit véritablement d'ouvrir les yeux sur une nouvelle façon d'envisager et de comprendre la conduite automobile.

Synthèse des principales observations

Le constat le plus important auquel je suis parvenue au terme de mes entrevues est à l'effet que les sensations s'avèrent une dimension importante de la conduite automobile, que le corps constitue l'un des vecteurs privilégiés des multiples informations dirigeant la conduite et qu'au final, cette activité est peut-être bien davantage régulée par une « conscience corporelle » que par une « conscience raisonnée ». Évidemment, les trente entrevues réalisées n'ont pu suffire à élucider tous les tenants et aboutissants de ce que l'on peut appeler la « conduite à la sensation ». S'en sont néanmoins dégagés quelques principes qui me semblent fondamentaux.

Au fil du temps et de leurs expériences, les conducteurs incorporent toute une série de sensations (visuelles, auditives, tactiles, kinesthésiques) qui auront pour effet d'assurer et de faciliter le bon fonctionnement des opérations de contrôle et de guidage du véhicule. Les individus en viennent de fait à reconnaître – uniquement par le biais de ce qu'ils ressentent – la position du point de friction de la transmission, le seuil de freinage et d'accélération de leur véhicule, la vitesse à laquelle ils circulent, le niveau d'adhérence à la chaussée, l'espace nécessaire pour s'insérer correctement dans le flot de circulation ou dans un espace restreint, les manœuvres à effectuer pour bien négocier une courbe, pour ne nommer que quelques exemples. Les conducteurs développent donc

une expertise corporelle, un savoir-faire qui transite d'abord et avant tout par leurs sens, et qui en conséquence ne nécessite pas l'intervention du « cerveau réfléchissant ».

Les sensations qui orientent la conduite des individus ne se limitent toutefois pas qu'à des aspects en lien avec les habiletés de conduite. Au fil de leurs expériences, les conducteurs incorporent *de surcroît* des sensations qui fixeront les bases de leur habitude, qui fixeront les pratiques ou les façons de faire dans lesquelles ils se sentiront bien, dans lesquelles ils trouveront leur confort, et qu'ils verront par le fait même à adopter le plus souvent.

Trois dimensions principales participent en fait à l'ancrage des comportements de conduite : le savoir-faire, le confort physique (via lequel le conducteur se sent bien dans son corps – bien installé, à l'aise, détendu, alerte, etc.) et le confort psychique (via lequel le conducteur se sent bien dans sa tête – en sécurité, à l'abri du contrôle, non nuisible, non fautif, etc.). Ce constat s'est tout particulièrement imposé en regard du port et du non port de la ceinture de sécurité, de même qu'en regard des vitesses de circulation.

Le port régulier de la ceinture de sécurité trouve une partie de son explication dans le savoir-faire, et plus précisément dans le fait que l'automatisme est bien rôdé. Nul besoin pour les conducteurs usuellement « ceinturés » de planifier, de décider ou tout simplement de penser à boucler leur ceinture; ils le font parce que le geste s'exécute de lui-même, spontanément. L'automatisme n'est cependant pas la seule condition faisant en sorte que ces personnes bouclent toujours (ou presque toujours) leur ceinture. Si cette pratique est pour eux coutumière, c'est aussi parce qu'avec le temps, à force d'avoir porté la ceinture, une sensation – via laquelle ils se sentent positionnés et reliés au véhicule d'une manière bien précise – s'est engrammée dans leur schéma corporel. Sans cette sensation que leur procure le fait de porter la ceinture, ils ne se sentent pas normaux, ils se sentent « tout nus », ils sentent qu'il leur manque quelque chose, ils ne se sentent plus totalement en sécurité, bref ils se sentent physiquement et psychologiquement inconfortables. La sensation du corps « ceinturé » devient donc un référent contribuant de manière significative au maintien de cette pratique puisqu'elle pallie les défauts

d'automatisme (en permettant aux conducteurs de prendre conscience que quelque chose ne va pas, qu'il ont « oublié » de boucler leur ceinture), et qu'elle limite au surplus les incartades volontaires en rendant l'expérience du non port de la ceinture désagréable, ou à tout le moins suffisamment dérangeante pour que les individus ne soient pas tentés de s'y adonner trop souvent, ou trop longtemps.

Chez ceux qui ne portent qu'à l'occasion ou que rarement la ceinture, l'automatisme n'est de toute évidence pas installé. Cette pratique n'est pas intégrée aux différents rouages de leur savoir-faire et même lorsqu'à l'occasion ils le souhaitent, les conducteurs usuellement « non ceinturés » ne parviennent tout simplement pas (ou alors qu'assez difficilement) à penser à poser les gestes nécessaires pour boucler leur ceinture. Encore une fois cependant, l'absence d'automatisme n'explique pas tout à elle seule puisque les conducteurs « non ceinturés » peuvent eux aussi être guidés par les sensations bien précises qui se sont engrammées dans leur schéma corporel. Deux cas de figure se sont en fait plus spécifiquement présentés à ce chapitre dans mes entretiens. Le premier est celui des conducteurs qui en sont venus à trouver leur confort dans la sensation de « déliaison » totale que leur confère la conduite sans ceinture. Chez eux, c'est donc *avec* la sensation que leur procure le fait de porter la ceinture qu'ils se sentent physiquement inconfortables, qu'ils se sentent « pognés », qu'ils ne se sentent pas suffisamment « libres » dans leurs mouvements. Et ils ne sont par le fait même guère portés à s'adonner trop souvent, ou trop longtemps, au port de la ceinture parce que c'est pour eux une expérience qui s'avère physiquement désagréable, et qui au demeurant n'ajoute rien à leur confort psychique (ils se sentent tout autant en sécurité et à l'abri du contrôle que leur ceinture soit bouclée, ou non). Le second cas de figure est celui d'un conducteur qui, à force d'usage occasionnel, en serait venu à s'accommoder tout aussi bien de la sensation physique associée au port de la ceinture, qu'à celle associée à son non port. Ici, la dynamique de l'inconfort n'opère plus puisque l'individu se sent également confortable en portant, ou en ne portant pas sa ceinture. Ne pouvant éprouver le sentiment (propre aux conducteurs usuellement « ceinturés ») qu'il lui manque quelque chose, ou le sentiment d'être entravé dans ses mouvements, ne reste donc pour expliquer l'usage très irrégulier de la ceinture chez ce conducteur que le problème bien

concret que pose l'installation de l'automatisme chez les personnes s'étant longtemps complues dans la conduite sans ceinture.

Les pratiques en matière de vitesse, pour leur part, mettent surtout en relief des distinctions inhérentes aux compétences développées, au savoir-faire acquis, mais n'échappent pas pour autant à la règle de la conduite dirigée par le confort ressenti.

Les conducteurs novices, qui n'ont qu'une assez faible expérience de conduite, travaillent activement – en consultant très régulièrement leur tachymètre – à réguler leur vitesse de circulation. Ils voient ainsi systématiquement, et en toute conscience, à ajuster leur vitesse de manière à ce qu'elle demeure dans les marges qu'ils se sont fixées, c'est-à-dire de manière à ce qu'elle ne soit ni trop haute (puisque en auquel cas elle pourrait constituer à leurs yeux un danger, ou les exposer à la possibilité de recevoir une contravention), ni trop basse (puisque en auquel cas ils courraient le risque de nuire à la bonne circulation d'autrui, de se placer en position de danger parce que circulant à une vitesse en trop grand décalage avec celle du trafic environnant, ou de porter atteinte à l'image de conducteurs aguerris qu'ils tentent de projeter). Les conducteurs plus expérimentés fonctionnent cependant tout autrement puisque ils ont acquis un savoir-faire qui leur permet de juger de leur vitesse au *feeling*. Avec le temps, ils ont en effet appris à sentir, à avoir une idée – sans qu'il ne soit nécessaire de vérifier sur le tachymètre – de la vitesse à laquelle ils circulent. Ils ont également appris à sentir la « bonne » vitesse de circulation, c'est-à-dire celle qui s'avère adaptée à l'environnement routier dans lequel ils se trouvent (et au véhicule qu'ils conduisent), celle qui leur procure le sentiment de maîtriser adéquatement la situation de conduite. Il y a évidemment certaines circonstances (par exemple quand ils entrent dans une zone qu'ils savent ou qu'ils croient susceptible de faire l'objet d'opérations de contrôle) qui leur « commandent » de vérifier sciemment la vitesse atteinte sur le tachymètre mais dans l'ensemble, ces conducteurs gèrent surtout leur vitesse en fonction de ce qu'ils ressentent, par une appréciation plus sensitive que « raisonnée », d'une part, de la vitesse atteinte, et surtout, d'autre part, de la vitesse adaptée aux circonstances. Ce mode de fonctionnement s'applique tout particulièrement à la conduite en agglomération et sur routes secondaires

mais un peu moins à celle sur autoroutes interurbaines où il est apparu que les vitesses pratiquées font généralement l'objet d'un encadrement plus étroit. Pour autant, tout ne relève pas là non plus d'un processus de gestion hautement conscient de la vitesse de circulation puisque si un certain nombre de conducteurs y voient à contrôler leur vitesse essentiellement grâce à la consultation du tachymètre, d'autres ont par surcroît recours à des informations d'origine sensorielle (ils se fient aux sons et aux vibrations en provenance de leur véhicule pour contrôler leur vitesse) ou à un dispositif technique (le *cruise control*).

Que la vitesse soit contrôlée sur une base consciente, au tachymètre, ou sur une base davantage sensitive ne change cependant rien au fait que dans l'ensemble, les vitesses en fonction desquelles ces différents conducteurs ont dit s'ajuster sont celles dans lesquelles ils se sentent bien, à l'aise, confortables. En fait, s'ils circulent le plus souvent à une vitesse donnée plutôt qu'à une autre (ex.: à 120 km/h sur autoroutes plutôt qu'à 100 ou qu'à 140 km/h), c'est tout d'abord parce qu'ils s'y sentent physiquement confortables. Ils ont en circulant à cette vitesse le sentiment d'avancer, ils ne sont pas agaçés ou « tannés » comme ils pourraient l'être à une vitesse inférieure, à une vitesse qui ferait elle au contraire surgir la désagréable sensation que « ça n'avance pas ». Ils trouvent en outre dans la vitesse qui leur est coutumière un certain confort au plan cognitif puisque celle-ci répond bien aux niveaux d'activation cérébrale, de charge cognitive, et d'allocation des ressources attentionnelles qui s'avèrent appropriés pour eux. Ils y ont, en d'autres termes, l'impression de gérer la conduite de façon optimale, c'est-à-dire avec facilité (sans trop d'effort, sans trop de stress) *et* avec efficacité. La vitesse que ces conducteurs privilégient s'explique ensuite du fait qu'ils s'y sentent psychologiquement bien. Ils s'y sentent en sûreté puisqu'ils estiment que cette vitesse – compte tenu de leurs compétences et de la voiture qu'ils conduisent – peut être considérée comme un gage assez sûr de sécurité, qu'elle n'est ni trop rapide, ni trop lente pour constituer un risque. Bon nombre d'entre eux s'y sentent en outre psychologiquement bien parce qu'en plus, ils n'y ont pas à se préoccuper du contrôle policier, ils n'y ont pas peur de nuire à la bonne circulation d'autrui, et/ou de voir entachée l'image de bon conducteur qu'ils souhaitent projeter.

Ici aussi, les dimensions du confort ressenti contribuent de manière significative au maintien des pratiques usuellement adoptées. À force d'avoir circulé régulièrement aux environs d'une vitesse donnée, et en fonction de leur profil particulier (toutes les personnes n'ont pas besoin, par exemple, de penser qu'elles sont totalement à l'abri du contrôle policier pour se sentir psychologiquement confortables), ces conducteurs en sont venus à baliser leur zone de confort. Des fluctuations sont évidemment possibles (une personne peut se sentir totalement à l'aise, par exemple, à 105 ou à 115 km/h) mais elles ne peuvent passer un certain seuil sans que le confort ne soit compromis. Et c'est à ce moment, lorsque un certain inconfort est ressenti (ex.: l'agacement associé au sentiment de ne pas avancer, le stress et la fatigue résultant d'une vitesse cognitivement plus exigeante, la crainte de se faire intercepter par la police), que se fait assez fortement sentir l'envie de revenir à la vitesse usuelle. Ces conducteurs peuvent donc à l'occasion choisir de – ou être plus ou moins contraints à – conduire plus rapidement ou plus lentement qu'à l'ordinaire, mais ils ne souhaitent généralement pas multiplier ou prolonger leurs incursions à l'extérieur de la vitesse qui est devenue pour eux gage de confort en raison des désagréments, de l'inconfort que leur pose une telle incartade.

Il est donc apparu, en somme, que l'habitude dépasse largement les simples questions de l'automatisme, du comportement plusieurs fois répété, ou du comportement pris pour acquis. Elle est intrinsèquement constituée d'une part de savoir-faire (d'automatismes, mais aussi d'une acuité sensitive informant le conducteur sur le déroulement de l'activité en cours (ex.: la vitesse atteinte) ou sur une possible dérive (ex.: la perception des sons en provenance du véhicule indiquant que le cap du 120 km/h a été franchi)) *et* d'un état physique et psychique de confort. Plus que la seule répétition ou le seul automatisme, c'est cet état barème qui concourt à la (relative) stabilité des comportements de conduite en produisant de l'inconfort, en signalant au conducteur qui s'écarter de ses pratiques coutumières qu'il ne se trouve plus dans la zone de son habitude, qu'il ne se trouve plus dans la zone des pratiques dans lesquelles il a appris à se sentir bien.

Les autres comportements à l'examen ont fait plus massivement intervenir d'autres dimensions de la conduite. Cela n'a toutefois pas empêché qu'au final, ils ont eux aussi pu trouver leur place dans le schéma d'ensemble de l'habitude.

Le comportement qui est adopté aux feux de circulation relève d'abord et avant tout d'un processus évaluatif, d'une décision – s'immobiliser ou continuer ? – qui doit être prise à *chaque passage*, et qui peut potentiellement être motivée par de nombreuses considérations (la distance à parcourir avant d'entrer dans l'aire d'intersection, la longueur de l'intersection à franchir, la durée estimée du feu jaune, le dégagement visuel, la séquence des autres feux situés en amont ou en aval, etc.). Le choix pour lequel opte le conducteur ne repose cependant pas que sur des principes purement rationnels. La norme qu'il souhaite autant que possible respecter oriente également son choix (quant à la décision de s'immobiliser ou de franchir le feu, mais aussi quant à la façon précise de se comporter (freiner (quitte à ce que ce soit brusquement), continuer au même rythme, accélérer)) puisqu'elle détermine le degré de confort avec lequel l'intersection sera franchie. Quelques conducteurs (très peu nombreux dans mes entrevues) tentent du mieux qu'ils le peuvent de toujours opter pour l'immobilisation parce qu'ils se sentent psychologiquement inconfortables, qu'ils se sentent insécures et/ou fautifs à la seule idée de s'apprêter à franchir un feu jaune. D'autres, plus nombreux, n'y trouvent pas là objet d'inquiétude (et choisissent par le fait même assez régulièrement de traverser le feu jaune) mais feront tout en leur possible (y compris pour certains en accélérant) pour ne pas franchir un feu jaune « brûlé » parce qu'ils anticipent le sentiment de peur et/ou de culpabilité que leur susciterait une telle conduite. D'autres encore choisiront le plus souvent de « forcer » le passage, à la fois des feux jaunes, mais parfois aussi des feux jaunes « brûlés » (dans la mesure où cela leur apparaît sans danger), parce qu'ils pressentent le sentiment d'agacement que leur procurerait le fait de devoir s'arrêter, de devoir « niaiser sur la maudite lumière ». Le franchissement des feux de circulation n'implique donc pas qu'une analyse froide de la situation rencontrée au carrefour. La décision qui est prise – et le comportement subséquent – est au surplus motivée par les sentiments que le conducteur éprouve à l'égard de la traversée qu'il s'apprête à effectuer, par le confort, la quiétude avec laquelle il envisage son passage ou,

considéré autrement, par les émotions désagréables (insécurité, culpabilité, agacement, honte) qu'il anticipe advenant le cas où son passage ne s'effectuerait pas tel que souhaité. Si le franchissement des feux de circulation est pour beaucoup affaire de jugement, il n'en demeure donc pas moins qu'il est lui aussi (en partie) dirigé par le confort ressenti.

Les opérations d'exploration visuelle, quant à elles, renvoient pour une large part à un savoir-faire (plus ou moins bien établi). Parce qu'ils ne maîtrisent pas encore parfaitement la tâche, les conducteurs novices se doivent d'accorder attention et concentration à la conduite et ne peuvent par le fait même facilement envisager quitter la route des yeux, sauf peut-être pour un très bref instant. En outre, selon le degré d'avancement de leurs aptitudes à la conduite, ils pourront avoir un champ d'observation plutôt limité (c'est-à-dire être portés à concentrer leur regard sur ce qui se passe à l'avant, et à proximité de leur véhicule), et éprouver des difficultés tant à penser qu'à bien effectuer les tâches relatives à l'examen des rétroviseurs et des angles morts. Les conducteurs plus expérimentés n'ont plus à composer avec de tels problèmes techniques. Balayer l'environnement du regard, faire porter son regard au loin, consulter les rétroviseurs, etc. sont devenus pour eux des automatismes, des opérations qu'ils effectuent sans avoir à fournir un effort important, et avec sans doute une certaine efficacité. Pour autant, cela ne signifie pas que tous se comportent dès lors exactement de la même façon. Pour certains conducteurs, détourner leur attention de la route, ne serait-ce que pour un assez court instant, s'avère une façon de se comporter difficilement envisageable. D'autres se permettent cependant à l'occasion « d'admirer le paysage », de « sortir » (plus ou moins brièvement) de la seule situation routière, et d'autres encore se laissent parfois même un peu trop distraire par toutes ces autres choses qu'ils observent (une affiche en bordure de route, un regroupement de personnes, de belles maisons, etc.). Or, ces variantes dans les façons de faire correspondent généralement assez bien à l'état du confort psychique de la personne, et plus spécifiquement au sentiment global de sécurité qu'elle ressent (si tous aspirent au *plein* confort, certains ne peuvent y accéder parce qu'ils doutent encore de leur capacité à bien contrôler la conduite, à éviter l'accident, ou parce qu'ils ne parviennent pas à occulter leur crainte

perpétuelle de l'accident). Plus le sentiment global de sécurité est vacillant, plus il sera pénible pour le conducteur de quitter la route des yeux, et plus le niveau d'attention qu'il accorde à la conduite sera important. Bien qu'à la base constituée d'un savoir-faire acquis, l'exploration visuelle apparaît donc elle aussi marquée par l'état de confort ressenti.

Les activités pratiquées parallèlement à la conduite sont au premier chef dictées par le style de vie de l'individu, par ses besoins et obligations, par ses préférences, et par les opportunités qui se présentent à lui. Certains conducteurs n'utilisent jamais le téléphone cellulaire alors qu'ils sont au volant pour la simple et bonne raison qu'ils ne disposent pas d'un tel appareil. D'autres ne l'utiliseront que très peu (voire pas du tout) parce qu'ils n'aiment pas être constamment dérangés par le téléphone (au volant, mais aussi ailleurs), ou parce que leur mode de vie ne les contraint pas à devoir placer ou à recevoir de nombreux appels, ou encore parce qu'ils ne voudraient pas avoir l'air de « passer pour un frais chié » en s'exhibant cellulaire à la main. Des activités peuvent de surcroît être exclues d'emblée en raison du type de déplacement auquel s'adonne généralement le conducteur. Lorsque celui-ci effectue la plus grande partie de ses déplacements en agglomération, et le plus souvent pour des périodes de temps assez courtes, il ne ressent tout simplement pas le besoin de manger, de boire, ou encore de changer de disque. Le niveau « d'affairement » au volant peut en outre être conditionné par le tempérament ou les capacités attentionnelles de l'individu (certains n'apprécient pas ou ne parviennent pas à réaliser aisément deux activités en même temps, peu importe la tâche effectuée). Les activités pratiquées parallèlement à la conduite dépendent donc assez fortement de considérations qui ne sont pas afférentes à la conduite en tant que telle. Il ne suffit pas cependant que ces barrières soient levées (que l'individu acquière et apprécie faire usage d'un téléphone cellulaire, ou qu'il passe plus de temps sur la route, par exemple) pour que le conducteur intègre l'une et/ou l'autre de ces occupations à sa conduite. Pour qu'une activité devienne régulière, il faut également qu'elle s'intègre bien dans son schéma d'action, qu'elle ne perturbe pas son état de confort. Nulle question pour l'un des conducteurs interviewés de (ré)utiliser le téléphone cellulaire au volant parce que son maniement lui demande trop de concentration, parce qu'il gêne trop fortement ses

mouvements, bref parce qu'il n'est pas parvenu à se sentir à l'aise en conduisant cellulaire à la main. Nulle question pour d'autres conducteurs (parmi lesquels figurent, mais pas exclusivement, les conducteurs novices) de s'adonner à autre chose qu'à la conduite puisqu'ils sentent qu'ils n'ont pas la dextérité nécessaire pour mener à bien une autre activité et/ou parce qu'ils se sentent trop insécures à l'idée de détourner leur regard et leur attention de la seule situation de conduite. Les activités parallèles à la conduite n'échappent donc pas à la règle observée ailleurs. Pour qu'elles fassent partie des pratiques usuelles, elles doivent nécessairement pouvoir être menées sans compromettre le confort ressenti.

La conduite sous l'effet de l'alcool s'avère elle aussi en grande partie déterminée par les ressources, les goûts, et les styles de vie de chacun en ce qu'ils auront notamment pour effet d'entraîner une consommation plus ou moins importante – ou au contraire très limitée – de boissons alcoolisées. Un certain nombre de conducteurs n'ont jamais (ou que très rarement) conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool pour la simple et bonne raison qu'ils n'en consomment pas (ou du moins pas suffisamment pour que cela affecte leurs facultés), ou parce les circonstances dans lesquelles ils boivent le plus souvent font en sorte que la question de la conduite ne se pose pas (ex.: la consommation d'alcool a principalement lieu au domicile). La problématique de la conduite sous l'effet de l'alcool concerne donc essentiellement les personnes qui présentent un pattern de consommation susceptible de les y exposer. Les individus qui ont des pratiques de consommation « favorables » à la conduite sous l'emprise de l'alcool peuvent bien entendu contourner le problème à la source, en adoptant une ligne de conduite avant même que ne débute la consommation (ex.: se prévaloir d'un conducteur désigné, utiliser un mode de transport alternatif pour se rendre au lieu de consommation). Il n'est pas rare cependant que la ligne de conduite soit adoptée une fois la consommation d'alcool entamée, confrontant du même coup le conducteur aux deux questions suivantes : Dois-je prendre le volant ou non ? Mes facultés sont-elles – ou seront-elles – trop réduites pour assurer une conduite sécuritaire ? La réponse à ces deux questions est relativement facile à obtenir lorsque l'individu a ingurgité une quantité importante d'alcool et qu'il se retrouve en état d'ivresse prononcée (chez tous mes interviewés, la

règle à ce chapitre est très claire : personne ne désirent prendre le volant dans un tel état). Elle l'est cependant beaucoup moins lorsque l'individu se trouve à être sous l'effet d'un nombre plus ou moins restreint de consommations, en grande partie en raison de la méconnaissance qui entoure assez généralement la signification du seuil d'alcoolémie toléré par la loi (Quelle quantité de boissons alcoolisées est nécessaire pour atteindre le seuil critique du .08 ? Dans quel état physique, comment se sent une personne qui a atteint le seuil du .08 ?). Deux cas de figure principaux se sont à cet égard présentés dans mes entrevues. Le premier est celui des conducteurs qui, lorsqu'ils savent qu'ils auront à prendre le volant, s'en tiennent toujours (ou presque) à une limite stricte et restreinte de consommations (une ou deux au maximum) parce qu'ils considèrent qu'ils pourraient éventuellement avoir atteint le seuil du .08 sans en être véritablement conscients, sans sentir que leurs facultés sont altérées. Tout comme dans le cas du franchissement des feux de circulation, la décision qui est prise de limiter strictement sa consommation ne repose cependant pas que sur des principes purement rationnels. Elle est *au surplus* motivée par l'inconfort, par la ou les émotion(s) désagréable(s) (insécurité, crainte du contrôle, culpabilité) que ces conducteurs anticipent pouvoir ressentir advenant le cas où ils prendraient le volant après avoir trop bu. Le second cas de figure est celui des conducteurs qui gèrent plutôt leur nombre de consommations en fonction de ce qu'ils ressentent parce qu'ils considèrent qu'ils seront toujours à même de détecter l'atteinte du .08, d'avoir clairement conscience de leur aptitude à prendre le volant sans problème. Pour eux, avoir trop bu ou non pour conduire n'est pas dicté par une quantité X de consommations mais bien par le fait qu'ils sentent, ou non, que leurs facultés sont altérées et, conséquemment, par le fait qu'ils se sentent, ou non, en état de conduire. Ici, la décision n'est donc pas motivée par l'inconfort *appréhendé* mais bien par le confort (ou l'inconfort) *directement ressenti*, et ce, tant au plan physique (il faut qu'ils sentent que leurs réflexes, leur niveau d'attention, etc. sont à la normale ou suffisamment près de la normale pour assurer une conduite sécuritaire) que psychique (il faut qu'ils se sentent en sécurité et, au surplus chez certains, qu'ils aient le sentiment de respecter la loi, et/ou de se trouver à l'abri du contrôle policier). Évidemment, en situations réelles, ces deux grandes règles d'action peuvent ne pas toujours être parfaitement appliquées (ex.: la personne peut se laisser « emporter » par la situation et consommer davantage

qu'elle ne le souhaite, ou alors l'ivresse atteinte peut être telle qu'elle n'est plus à même d'évaluer correctement l'état de ses facultés). Il n'en demeure pas moins cependant qu'au chapitre de la conduite sous l'effet de l'alcool également, le confort contribue pour une part non négligeable à orienter les décisions qui seront prises.

Que toutes ces pratiques trouvent leur place dans le schéma de l'habitude n'a finalement rien d'étonnant. Je présumais en début de recherche que les conducteurs disposent d'un répertoire d'habitudes, et donc que la conduite coutumière serait en quelque sorte constituée d'une accumulation de comportements entièrement autonomes. Les entrevues que j'ai menées m'ont rappelée à l'ordre, d'abord, en mettant en évidence l'interrelation des comportements de conduite (ex.: une personne qui circule usuellement à des vitesses relativement basses en agglomération sera par le fait même davantage portée à régulièrement s'immobiliser à l'approche d'un feu jaune). Mais en réalité, cette relation de codépendance va encore plus loin. En fait, l'habitude participe d'une gestalt (c'est d'ailleurs pourquoi je parle de « l'habitude » et non « des habitudes »). Si l'individu se sent bien en circulant à une vitesse donnée, c'est aussi compte tenu qu'en même temps, il se sent correctement ancré (ou désancré) au véhicule, il se sent apte à se comporter tel que voulu à l'approche des feux de circulation, il se sent adéquatement attentif à la situation de conduite, il sent que ses facultés ne sont pas (ou trop) affectées par l'alcool. Cette imbrication implique par ailleurs qu'un seul changement à l'une ou l'autre de ces conditions (ex.: un inconfort résultant du non port de la ceinture de la sécurité) se répercutera sur l'ensemble des conduites de l'individu (du même coup, il circulera plus lentement, sera plus attentif à la situation, et ainsi de suite).

La conséquence ci-dessus évoquée découle en droite ligne du second constat le plus important auquel que je suis parvenue au terme de mes entrevues et qui m'a conduite à considérer que, de manière générale, les conducteurs adoptent (entre autres du fait qu'ils l'incorporent) un état de confort qu'ils souhaitent ressentir lorsqu'ils conduisent, *et qu'ils conduisent de manière telle à s'y maintenir*. La dynamique du confort n'oriente donc pas que les pratiques coutumières. Elle est aussi l'un des moteurs de la régulation des comportements de conduite.

Plus souvent qu'autrement, la régulation des comportements de conduite ne résulte pas que d'une analyse froide et « logique » de la situation rencontrée. Ce qui induit le mouvement, c'est également et pour beaucoup ce qui est ressenti dans la situation rencontrée.

Lorsque la situation génère un inconfort, le conducteur est spontanément porté à le « combattre », c'est-à-dire à ajuster sa conduite de manière à annihiler, autant que faire se peut, le (plus ou moins grand) malaise ressenti. L'inconfort ressenti peut ainsi parfois se traduire par une modification à moyen terme des comportements de conduite adoptés (ex.: le sentiment d'insécurité permanent que ressentent certains conducteurs en situation de conduite hivernale et qui durant cette période de l'année les incite, entre autres, à abaisser toutes leurs vitesses de circulation et à accorder une attention plus soutenue à la conduite). Plus fréquemment toutefois, son effet ne se répercute que sur un trajet spécifique ou que sur une (plus ou moins petite) portion d'un trajet spécifique (ex.: le malaise physique associé à la perte de facultés et/ou le sentiment d'insécurité, de culpabilité, ou de crainte d'être contrôlé que ressentent les conducteurs qui ont (malgré tout) pris le volant en considérant qu'ils avaient trop bu, et qui les pousse notamment à respecter beaucoup plus scrupuleusement qu'à l'ordinaire les règlements routiers; l'insécurité ressentie à la rencontre de mauvaises conditions météo et qui induit, entre autres, une réduction de la vitesse de circulation; le « stress » découlant de la présence de passagers (« stress » qui résulte du fait que le conducteur se sent responsable de leur sécurité et/ou du fait qu'il se sent tenu de leur faire la démonstration de ses compétences), et duquel s'ensuit l'adoption d'une conduite plus prudente (ou, à l'inverse, plus « cow-boy »); le sentiment de constituer une nuisance à la bonne circulation d'autrui qui incite à accélérer lorsqu'en présence d'autres conducteurs; l'agacement provoqué par un conducteur qui circule trop lentement, qui entrave le sentiment d'avancer, et qui conduit à effectuer une manœuvre de dépassement; l'agacement généré par de trop nombreux arrêts aux feux de circulation, et qui motive le conducteur à accélérer à l'approche des prochains feux jaunes rencontrés). Ce qu'il faut surtout noter à ce chapitre, c'est que – dans un cas comme dans l'autre – ce n'est pas tellement par calcul que les conducteurs agissent que par ajustement des sensations; la

façon de conduire qu'ils cherchent à adopter est celle qui, dans la situation particulière où ils se trouvent, leur procurera la meilleure sensation possible, celle qui leur permettra de recouvrer le plein confort ou, si cela s'avère irréalisable dans les circonstances, d'atteindre le meilleur compromis (c'est-à-dire de réduire au minimum possible l'inconfort (physique et/ou psychique) ressenti).

Évidemment, il ne saurait être question de nier entièrement l'apport du jugement et de la réflexion dans la régulation des comportements de conduite. Ce que mes entrevues m'ont amenée à conclure, ce n'est pas que la cognition n'a plus lieu d'être mais bien qu'il nous faut envisager une interaction complexe entre cognitions et sensations, envisager que la conduite automobile ne peut se réaliser sans l'action conjointe d'un cerveau « réfléchissant » *et* d'un corps sensible.

Il est par ailleurs à spécifier que la dynamique ici en jeu ne mobilise pas que le corps et l'esprit du conducteur. Les sensations qui orientent la conduite des individus sont plus précisément celles issues d'un assemblage corps-voiture en interaction avec son environnement. Et une modification dans l'une ou l'autre des composantes de cette triade peut être à l'origine d'un changement (plus ou moins permanent) dans la conduite adoptée en ce qu'il contribue, notamment, à redéfinir les barèmes du confort.

Le conducteur apprend à faire corps avec son véhicule et à en sentir la dynamique de fonctionnement (à incorporer ses volumes, à sentir sa vitesse de déplacement, à sentir son seuil de vitesse sécuritaire, etc.). Mais il apprend aussi à trouver son confort dans le véhicule qu'il conduit le plus souvent (c'est-à-dire, par exemple, à se sentir confortable en circulant à 110 km/h au volant de ce véhicule précis). Cela n'exclut pas toutefois qu'il puisse se sentir mieux encore – ou à l'inverse moins bien – dans un tout autre assemblage corps-voiture. Un changement de véhicule peut donc mener à l'adoption d'une conduite différente parce qu'il améliore l'état de confort ressenti (ex.: un conducteur peut augmenter la vitesse qu'il pratique parce qu'il se sent plus en sécurité dans son nouveau véhicule, ou alors parce que ce nouveau véhicule, contrairement au précédent, ne lui procure pas la désagréable sensation de conduire vite dès le cap du 100

km/h franchi), ou au contraire qu'il le détériore (ex.: un conducteur peut abaisser la vitesse qu'il pratique parce qu'il se retrouve au volant d'un véhicule qu'il ne sent pas aussi fiable ou sécuritaire que le précédent (ou que celui qu'il conduit le plus souvent)).

Un changement dans la condition physique ou mentale du conducteur peut lui aussi concourir à redéfinir les barèmes du confort. Dans mes entrevues, s'est particulièrement illustrée à ce chapitre la question des humeurs et émotions. Les comportements les plus fréquents sont en effet ceux qui conviennent aux conducteurs lorsqu'ils se trouvent dans leur état d'esprit usuel. Une modification de cet état d'esprit a cependant pour effet de les diriger, spontanément, vers l'adoption d'une façon de conduire différente. Une humeur plus « relaxe », par exemple, peut faire en sorte que l'individu circule plus lentement qu'à l'ordinaire *et* qu'il se sente bien à cette vitesse qui pourtant en d'autres circonstances l'incommoderait (parce qu'il aurait le sentiment de ne pas avancer, par exemple). Elle peut du même coup faire en sorte qu'il choisisse plus souvent qu'à l'accoutumée de s'immobiliser aux feux de circulation parce que son rythme de déplacement le lui permet plus facilement *et* parce que l'attente au feu ne lui apparaît alors pas source potentielle d'agacement. Et ainsi de suite.

La redéfinition des barèmes du confort peut finalement résulter d'un changement dans l'environnement de conduite (ex.: un conducteur qui est amené à circuler dans un pays où les façons de faire diffèrent passablement de celles qui ont cours ici peut, par exemple, être porté à conduire plus rapidement, à suivre les autres véhicules de plus près, à forcer davantage l'insertion dans le trafic, etc. *et* se sentir bien en se comportant de la sorte alors qu'au Québec, ces pratiques seraient pour lui une source d'inconfort; un conducteur qui devient parent peut en venir à tempérer sa façon de conduire parce que s'est ajoutée aux conditions nécessaires à son confort la nécessité d'assurer la sécurité de l'enfant qu'il a dorénavant à véhiculer).

Les changements qui peuvent survenir dans la triade ne concourent cependant pas qu'à redéfinir les barèmes du confort. À d'autres moments, ils viennent plutôt perturber le fonctionnement ordinaire de la conduite au confort. Dans certains cas par exemple, une

émotion particulière peut être tellement intense (ex.: l'émotion consécutive à une violente dispute avec le passager) qu'elle prend totalement le dessus sur l'activité, qu'elle draine l'attention du conducteur à l'extérieur de la tâche qu'il effectue, ne laissant alors ses actes qu'à l'entière gouverne de ses automatismes.

Résumer en quelques phrases les répercussions que peuvent avoir les différents changements dans la triade s'avère en fait une tâche pratiquement impossible à réaliser tant les circonstances qui appellent une modification (ou un simple ajustement) de la conduite, de même que leurs effets particuliers me sont apparus complexes et variés. Au chapitre des humeurs et émotions notamment, force m'a été de conclure que les conséquences précises qu'elles pourront avoir sur la conduite des individus dépendent à la fois de la nature exacte de l'humeur ou de l'émotion ressentie (le « stress » consécutif à un retard, la colère, la joie, la tristesse, la peur, l'état d'abattement, l'état d'euphorie, l'humeur relaxe, le sentiment d'agacement, le *feeling* du risque, etc.) *et* de son intensité. La présence de passagers, de même, pourra avoir un impact spécifique (elle deviendra tantôt source de « stress », tantôt source de distraction, tantôt le motif d'une modification volontaire du comportement, etc. – et sera donc source de changements variables sur la conduite des individus) eu égard, entre autres, au sexe et à l'âge des personnes impliquées (côté conducteur *et* côté passager(s)), au nombre de passagers, à la relation les unissant au conducteur, et à la dynamique interactive qui a précisément cours dans le véhicule. À l'évidence donc, le modèle de la conduite au confort que mes entrevues m'ont permis d'élaborer ne peut couvrir en totalité les mécanismes responsables de l'adaptation et de la variabilité des comportements de conduite adoptés. Il ne fait pas de doute cependant que, s'il y a bien des occasions où la conduite qui est précisément adoptée résulte à *l'origine* d'une décision et d'une volonté clairement posée, le plus souvent, ce n'est pas la raison qui initie le changement; c'est ce que le corps et l'esprit ressentent à la rencontre d'une situation donnée.

La dernière question qui peut être soulevée à la suite de mon investigation est celle qui concerne l'origine des conduites particulières que dirige l'habitude ou, autrement dit, celle à savoir quelles sont les conditions qui font en sorte que l'individu trouvera son

confort en se comportant de la façon X plutôt que de la façon Y. Encore une fois cependant, répondre succinctement et simplement à cette question s'avère pratiquement impossible compte tenu des nombreuses – et fort différentes – dimensions qui sont dans mes entrevues apparues susceptibles de délimiter les pratiques dans lesquelles le conducteur parviendra à se sentir bien. Pour ne mentionner que les thèmes les plus saillants, se sont présentés comme pouvant être à l'origine des conduites adoptées : des déterminants de natures physiologique (tels que les « préférences » cognitives) et psychologique (tels qu'un tempérament calme, ou au contraire un tempérament anxieux ou « stressé »), la confiance en ses capacités (notamment parce qu'elle conditionne le sentiment global de sécurité ressenti), la sensation de plaisir éprouvée (ou non) dans la conduite automobile, la sensation de plaisir éprouvée (ou non) dans la conduite rapide et/ou sportive, le niveau de maîtrise de l'activité, les méthodes employées au cours de l'apprentissage de la conduite, les patterns usuels de déplacement (et plus particulièrement la familiarité avec un type de route donné ou une situation de conduite donnée), les incidents ou accidents vécus et/ou rapportés par autrui, et les contraventions reçues (en ce qu'ils provoquent (ou non) l'installation d'un inconfort), le véhicule conduit, les différents règlements routiers et le contrôle (et, en corollaire, le désir que ressent (ou non) l'individu de respecter le ou le(s) règlement(s) et/ou d'éviter le contrôle policier), le style de vie de l'individu, le stade qu'il a atteint dans son cycle de vie (célibataire, avec conjoint(e), avec enfant(s)), les façons de conduire généralement adoptées par les autres conducteurs (c'est-à-dire les normes et le style de conduite du milieu), les façons de conduire adoptées par les membres de l'entourage (parents et ami(e)s, notamment), et les images socialement proposées. Des considérations de nature très personnelle mais aussi de nature hautement sociale contribuent donc à façonner l'architecture des pratiques qui seront confortables pour un individu donné. Une fois implantées dans la corporalité de ce conducteur cependant, ces pratiques deviendront résolument siennes, le social s'effacera peu à peu de sa conscience, puisqu'il n'adoptera dès lors plus que sa façon de conduire, celle dans laquelle il a pu trouver son confort. Comme le résume si bien l'une des femmes interviewées : *“Moi je conduis de la façon dont je suis à l'aise”*. Cette seule petite phrase exprime en fait à elle seule l'entièreté de ce qu'est et de ce que fait l'habitude.

Réflexions sur les inférences au chapitre de l'intervention

Au fondement même de cette thèse se trouve la conviction profonde que j'avais acquise de la nécessité de sortir des sentiers battus, de faire porter le regard sur d'autres dimensions que celles uniquement rattachées aux divers problèmes de la conduite. J'étais également persuadée – et le suis encore aujourd'hui – que les conducteurs ont très souvent de « bonnes » raisons d'agir comme ils le font, que leurs différentes conduites – à défaut d'être toujours souhaitables – peuvent répondre à des principes et à des motifs qui ne sont pas dénués d'intelligibilité. S'attaquer à la question des habitudes – en cherchant à les comprendre, et non pas à les juger – s'avérait ainsi pour moi l'aboutissement logique d'une démarche animée par la quête d'une toute nouvelle façon de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. Car je me situe bien dans cette perspective.

On pourra évidemment arguer que les individus qui composent mon échantillon ne présentaient pas, dans l'ensemble, de nombreuses conduites qui vont clairement à l'encontre des canons de la sécurité, qu'il y a somme toute assez peu de « mauvaises habitudes » dans le bassin des pratiques que j'ai analysées. Il ne faudrait pas perdre de vue cependant qu'en définitive, ces pratiques reflètent assez fidèlement la réalité du terrain – réalité elle aussi constituée d'une majorité de comportements « moyens », à laquelle s'ajoutent un certain nombre de comportements « hors norme » (non port de la ceinture de sécurité, adoption de vitesses excédant franchement la limite permise, franchissement de feux rouges, conduite sous l'effet de l'alcool, etc.) – et que les enseignements que l'on peut en extraire ont en conséquence une portée bien plus large que celle que peuvent avoir les recherches essentiellement fondées sur l'analyse des conduites « à risque ».

La modification des comportements de conduite est hors de tout doute la voie que privilégient ceux qui s'intéressent à la composante humaine du système routier. Si l'on reconnaît assez généralement – toutes perspectives théoriques confondues – que la modification d'un comportement peut nécessiter une certaine dose de volonté et d'effort

(c'est-à-dire, par exemple, que le conducteur travaille à l'installation de l'automatisme favorisant le port régulier de la ceinture de sécurité), on néglige totalement de considérer un fait dont l'importance s'est imposée au cours de mes analyses : pour que l'individu change durablement sa conduite, il doit *au surplus* accepter de vivre – pour un temps du moins – avec un certain inconfort (ex.: accepter de se sentir « pogné » par la ceinture). Et pour qu'il accepte de tolérer cet inconfort, on doit lui avoir offert de très bonnes raisons de le faire. Pourquoi en effet verrait-il à s'engager dans le labeur qu'un changement nécessite et consentirait-il à en subir le malaise consécutif s'il se sent tout à fait bien dans la conduite qu'il adopte ? En fait, la meilleure raison qu'on peut lui offrir pour le convaincre de se « convertir » c'est de ne plus trouver confort dans cette pratique.

À vrai dire, les mesures de réduction du confort les plus efficaces seraient sans doute celles qui ne font aucunement appel à la volonté du conducteur, celles qui induisent spontanément un changement parce qu'elles interviennent sur les fondements de la conduite (c'est-à-dire sur les véhicules et l'environnement). À l'heure actuelle toutefois, le mouvement ne va certainement pas en ce sens. L'industrie automobile mousses ses ventes en développant des véhicules de plus en plus performants, stables, silencieux (et qui procurent donc un bon confort même à des vitesses passablement élevées), et à l'ergonomie et aux fonctionnalités (ex.: les sièges chauffants) toutes destinées à assurer le bien-être de leurs occupants. La tendance des dernières années qui consiste à inclure dans les véhicules divers appareils de navigation et de divertissement (GPS, connections ipod, lecteurs dvd, etc.) fait également en sorte que les conducteurs pourront plus encore qu'autrefois avoir l'impression d'y retrouver « tout le confort de leur salon ». Or, renverser cette direction n'est pas chose simple compte tenu des puissances économiques et politiques en jeu (comme en témoigne d'ailleurs la croisade infructueuse menée par le spécialiste français Claude Got en vue de contraindre l'industrie à brider la vitesse des véhicules) et seule – peut-être – la montée des véhicules « verts » contribuera-t-elle à comprimer le mouvement (à défaut de le renverser). Le vaste chantier de restauration et de remise à neuf du réseau routier qui a actuellement cours au Québec – s'il apparaît grandement justifié – ne contribuera pas lui non plus à amoindrir

le confort des conducteurs (sauf, évidemment, pendant la période où les travaux auront lieu... !) et dans ce contexte, on peut donc être amené à penser que recourir à des mesures qui opèrent sur les conditions inhérentes au confort psychique des conducteurs s'avère une option plus réaliste.

Très nombreuses ont été les interventions misant sur la crainte de l'accident, sur l'éveil des consciences à l'idée que « La route tue ». Dans les faits, aucun conducteur ne parvient à faire totalement abstraction du danger que comporte la conduite seulement cette menace qui plane concerne *et* provient bien davantage d'autrui. Les mauvaises conduites des autres leur apparaissent constituer un fléau, mais leurs conduites à eux ne sont pas mauvaises puisque s'ils s'y engagent, c'est parce qu'ils sont convaincus de ne pas y mettre leur sécurité en péril (et, *a fortiori*, celle des autres), qu'ils ont eu à de nombreuses reprises l'occasion de vérifier la justesse de cette croyance (il ne leur est rien arrivé de fâcheux même s'ils ne bouclent pas leur ceinture, s'ils conduisent parfois très rapidement, etc.), *et* qu'ils sont du même coup persuadés qu'advenant le cas où l'expérience leur prouverait qu'ils ont tort de penser ainsi, ils verraient automatiquement à apporter dans leur conduite les changements nécessaires. Instiller un sentiment d'insécurité plus diffus (c'est-à-dire une crainte permanente de l'accident, toutes origines confondues) pourrait en principe s'avérer une technique davantage efficace puisque ce sentiment pousse généralement la personne à faire preuve de vigilance et à tempérer ses conduites. Un sentiment d'insécurité persistant va cependant à l'encontre de ce que les conducteurs recherchent. Ils aspirent – et même travaillent – à « assoupir » du mieux qu'ils le peuvent la peur de l'accident puisqu'elle rend l'exercice de la conduite non seulement désagréable, mais qu'elle est au surplus susceptible de le rendre plus périlleux encore en occasionnant un « stress » pouvant éventuellement mener à la commission d'erreurs (de faux mouvements, de mauvaises décisions, de mauvaises appréciations), en devenant en elle-même, en d'autres termes, une cause potentielle d'accident. Le sentiment d'insécurité permanent, plus que toute autre source d'inconfort, s'avère celui dont les conducteurs ressentent le plus vif besoin de se départir et n'apparaît donc pas dans cette optique comme étant la meilleure voie à suivre.

La crainte du contrôle policier est également une source potentielle d'inconfort sur laquelle on a plus d'une fois tablé. La relative rareté des opérations de contrôle, de même que l'étroitesse de leurs cibles (alcool et vitesse, principalement) font cependant en sorte que les conducteurs peuvent assez aisément se déplacer pendant de nombreux kilomètres sans même avoir à l'idée qu'ils pourraient éventuellement se faire intercepter (les nouveaux conducteurs, s'ils sont assez fortement hantés par la crainte du contrôle, en viennent d'ailleurs progressivement à mettre à distance cette menace, faute d'avoir régulièrement croisé un véhicule policier sur leur route). Les radars photographiques actuellement à l'essai au Québec pour contrôler les excès de vitesse et le franchissement des feux rouges ont justement été employés à maints endroits dans le monde afin de rendre plus tangible la probabilité d'interception, et de rendre plus prégnante la crainte du contrôle policier. Les quelques cafouillages qui entourent les premières semaines d'utilisation sur (un tout petit nombre de) nos routes n'augurent cependant rien de bon quant à l'avenir de cette technologie au Québec. L'instillation d'une crainte plus massive du contrôle policier, si elle pouvait à certains égards s'avérer efficace, ne semble donc pas elle non plus constituer une option viable (d'autant plus, faut-il le préciser, que certains conducteurs s'avèrent relativement imperméables à la crainte du contrôle; ils acceptent de payer occasionnellement le prix de leurs incartades).

On pourrait dès lors considérer qu'il serait plus opportun de miser sur l'action d'autres types d'émotions négatives, telles que la culpabilité ou la honte. Mais comment instiller de tels sentiments ? Il est assez manifeste qu'ils ne peuvent s'implanter massivement sur la seule base de l'illégalité. Pour bon nombre de conducteurs, il s'avère tout à fait normal et sans danger de transgresser (raisonnablement) la règle légale, et même dangereux, dans certaines circonstances, d'y adhérer strictement. La coordination aux pratiques du milieu représente une règle dont le respect apparaît bien plus fondamental encore puisque c'est elle qui garantit en grande partie le bon déroulement des diverses interactions (ex.: il est préférable de franchir un feu jaune que de s'y immobiliser brusquement puisque le conducteur à l'arrière, déjoué par ce comportement inattendu, pourrait se trouver dans l'incapacité de réagir à temps; il est préférable de suivre la vitesse moyenne du trafic plutôt que celle imposée par la loi parce qu'elle assure mieux

la fluidité des déplacements). Ce faisant, les conducteurs peuvent très bien enfreindre régulièrement le Code officiel sans pour autant avoir le sentiment d'être délinquants. Les infractions plus importantes (ex.: les grands excès de vitesse) ne sont pas elles non plus foncièrement perçues, par ceux qui les commettent, comme une faute socialement condamnable puisque si de telles conduites s'écartent effectivement des usages du milieu, elles ne sont cependant jamais adoptées au détriment de la sécurité du milieu (le conducteur n'y colle pas coûte que coûte; il n'adopte cette pratique que dans la mesure où elle lui apparaît sans danger dans les *circonstances*). Même dans un tel cas, prudence et transgression du Code peuvent donc aller de pair dans l'esprit des conducteurs concernés. On pourrait avancer dans ce contexte que l'instillation d'un sentiment de culpabilité ou de honte devrait plutôt s'arrimer sur l'opprobre social, sur l'édification d'une croyance largement partagée à l'effet que les conduites X ou Y s'avèrent socialement inadmissibles. C'est d'ailleurs ce que l'on est parvenu à faire avec la question de l'alcool au volant. Il faut cependant reconnaître qu'il s'agissait là d'un objectif relativement « facile » à atteindre. Les conducteurs peuvent assez aisément admettre que « l'alcool au volant c'est criminel » puisqu'ils sont à même de constater, en les vivant eux-mêmes ou en les observant chez autrui, les effets dégénératifs que peut avoir la surconsommation d'alcool sur la conduite des individus (au volant, mais aussi dans d'autres contextes). Ce n'est toutefois pas le cas pour la majorité des autres comportements que l'on voudrait voir éradiqués (le non port de la ceinture est une affaire privée qui n'a pas de répercussion directe sur les autres, des vitesses très élevées peuvent être adoptées régulièrement sans nuire à la sécurité et aux bons déplacements des autres, etc.). En fait, l'opprobre social a pu s'installer en regard de l'alcool au volant parce qu'il repose sur une preuve convaincante de la dangerosité (pour soi et pour autrui) d'une telle pratique. En regard des autres conduites cependant, l'opprobre social devrait s'instituer sur la base d'un autre argument que celui de la sécurité. Mais lequel ?

Ces dernières considérations nous ramènent plus fondamentalement à l'idée que la conduite automobile n'est pas qu'une activité où interviennent à l'occasion des facteurs sociaux, comme on le stipule généralement dans la littérature. La conduite automobile est, en soi, une activité sociale. Les conducteurs s'approprient des façons de faire, il les

font intimement leurs, mais cette appropriation ne peut se faire – et *a fortiori* se défaire – en vase clos. Pour modifier durablement et à vaste échelle les comportements, il nous faut en quelque sorte voir à redessiner la culture de la conduite. Il n’y a donc certes pas de solution magique. Cela ne signifie pas cependant que les conduites ne peuvent être changées. En fait, le meilleur stratagème se trouve sans doute dans la synergie, dans le déploiement de mesures qui frappent tous azimuts, un peu à l’instar de ce qu’ont fait les Français. À l’initiative du président Jacques Chirac, la sécurité routière s’est vue accordée au tournant du millénaire le statut de « Grande Cause Nationale », et les multiples actions qui ont été entreprises depuis lors semblent effectivement être parvenues à redessiner la culture de la conduite en France. Cela n’a cependant été rendu possible que sous la poussée d’une *véritable* volonté politique. Or, rien ne laisse croire qu’une telle volonté soit sur le point de s’exprimer au Québec.

Toutes ces réflexions ne valent, évidemment, que dans la mesure où l’on accepte l’idée que les comportements de conduite doivent être modifiés. Il y a bien entendu des pratiques que l’on peut assez unanimement juger inappropriées dans l’objectif de la sécurité routière, telles que le non port de la ceinture, ou la conduite en état d’ivresse. La dangerosité de bon nombre de conduites demeure cependant basée sur des statistiques qui ne reflètent qu’assez infidèlement la réalité du terrain. Des accidents surviennent, des morts et des blessés sont à ajouter au bilan des victimes, sans que qui que ce soit n’ait à ces occasions commis de faute tangible (selon les règles du Code). À l’inverse, de multiples déplacements sont effectués sans jamais aucun accident par des conducteurs qui pourtant enfreignent assez largement les règles (légales et sociales). Et il peut en être ainsi, notamment, en raison du fait que certains de ces conducteurs ont bel et bien la capacité d’adopter une conduite « sportive » (il y a dans la population des conducteurs dont les compétences sont *effectivement* excellentes), ou en raison du fait que ce type de conduite s’avère pour eux celle qui répond le mieux à leurs dispositions physiologiques (la stimulation procurée par la conduite « sportive » les maintient à un niveau d’éveil optimum). Les conducteurs ont parfois de bonnes raisons d’agir comme ils le font. Et l’assertion selon laquelle l’accident est aujourd’hui « modélisé et prédictible » me laisse encore et toujours perplexe, pour ne pas dire inconfortable...

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Aarts, H., B. Verplanken et A. Van Knippenberg. 1998. « Predicting behavior from actions in the past : repeated decision making or a matter of habit ? ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 28, no 15, p. 1355-1374.
- Aarts, H. et A. Dijksterhuis. 2000. « Habit as knowledge structures : automaticity in goal-directed behavior ». *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 78, no 1, p. 53-63.
- Åberg, L., L. Larsen, A. Glad et L. Beilinson. 1997. « Observed vehicle speed and drivers perceived speed of others ». *Applied Psychology : An International Review*, vol. 46, no 3, p. 287-302.
- Åberg, L., G. Afram et M. Nilsson. 2005a. « Perception of other drivers' errors and violations and easiness of error detection ». dans *The ICTCT-Workshop of 2005 in Helsinki*. Proceedings of the 18th « International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety » workshop in Helsinki, Finland, 7 p.
- Åberg, L., G. Afram et M. Nilsson. 2005b. *Perception of drivers' errors and violations and easiness of error detection*. Document PowerPoint présenté dans le cadre du 18th « International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety » workshop in Helsinki, Finland, 27 et 28 octobre 2005, 39 p.
- af Wahlberg. 2003. « Some methodological deficiencies in studies on traffic accident predictors ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 35, no 4, p. 473-786.
- Ajzen, I. 1985. « From intentions to actions : a theory of planned behavior ». dans *Action-Control : from Cognition to Behavior*, J. Kuhl et J. Beckmann (Eds.). Heidelberg : Springer, p. 11-39.

- Ajzen, I. 2001. « Nature and operation of attitudes ». *Annual Review of Psychology*, vol. 52, p. 27-58.
- Ajzen, I. 2002. « Residual effects of past on later behavior : habituation and reasoned action perspectives ». *Personality and Social Psychology Review*, vol. 6, no 2, p. 107-122.
- Ajzen, I. et M. Fishbein. 1980. *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs, N. J. : Prentice-Hall, 278 p.
- Ajzen, I. et M. Fishbein. 2000. « Attitudes and the attitude-behavior relation : reasoned and automatic processes ». *European Review of Social Psychology*, vol. 11, p. 1-33.
- Alessie, R. et A. Kapteyn. 1991. « Habit formation, interdependent preferences and demographic effects in the almost ideal demand system ». *The Economic Journal*, vol. 101, no 406, p. 404-419.
- Allen, T. M., H. Lunenfeld et G. J. Alexander. 1971. « Driver information needs ». *Highway Research Record*, no 366, p.102-115.
- Amalberti, R. 1996. *La conduite de systèmes à risque*. Collection « Le Travail Humain », Paris : Presses universitaires de France, 242 p.
- Assailly, J.-P. 1997 (1^e édition 1992). *Les jeunes et le risque : une approche psychologique de l'accident*. Collection « Sciences Humaines », Paris : Éditions Vigot, 208 p.
- Association mondiale de la Route (AIPCR). 2003. *Non à la mort sur vos routes*. Brochure réalisée dans le cadre du programme de travail du Comité technique de la Sécurité routière de l'AIPCR (C13), 24 p.
- Austin, K. 1995. « The identification of mistakes in road accident records : part 2, casualty variables ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 27, no 2, p. 277-282.
- Bagozzi, R. P. 1992. « The self-regulation of attitudes, intentions, and behavior ». *Social Psychology Quarterly*, vol. 55, no 2, p. 178-204.

- Bagozzi, R. P. et S. K. Kimmel. 1995. « A comparaison of leading theories for the prediction of goal-directed behaviours ». *British Journal of Social Psychology*, vol. 34, no 4, p. 437-461.
- Baldwin, J. D. 1988. « Habit, emotion, and self-conscious action ». *Sociological Perspectives*, vol. 31, no 1, p. 35-58.
- Bamberg, S., D. Rölle et C. Weber. 2003. « Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode ? ». *Transportation*, vol. 30, no 1, p. 97-108.
- Bargh, J. A. 1997. « The automaticity of everyday life ». dans *The Automaticity of Everyday Life*. R. S. Wyer (Ed.). Collection « Advances in Social Cognition », vol. X. Mahwah, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 1-61.
- Bargh, J. A. 2000. « Automaticity ». *Encyclopedia of Psychology*. Washington : American Psychological Association et Oxford University Press, vol. 1, p. 347-348.
- Barjonet, P.-E. 1990. « Appartenances socio-culturelles, styles de vie et participation à la sécurité ». dans *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*. Collection « Transports & Communication », Caen : Paradigme, p. 163-171.
- Barjonet, P.-E. et C. Jacob. 1998. *Du drame individuel au fléau collectif : la difficile construction sociale du risque routier. Représentations du risque routier chez les responsables appartenant aux administrations centrales*. Rapport final, Convention INRETS / DRAST / CNRS, 73 p.
- Barjonet P.-E. et T. Khlifi. 1998. *Sensibilisation aux risques engendrés par la circulation routière*. Rapport final, Convention INRETS / DRAST.
- Barjonet, P.-E., D. Lagarde et J. Serveille. 1992. *Sécurité routière*. Paris : Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 174 p.
- Baxter, J. S., A. S. R. Manstead, S. G. Stradling, K. A. Campbell, J. T. Reason et D. Parker. 1990. « Social facilitation and driver behaviour ». *British Journal of Psychology*, vol. 81, no 3, p. 351-360.

- Beck, K. H., J. Hartos et B. Simons-Morton. 2002. « Teen driving risk : the promise of parental influence and public policy ». *Health Education & Behavior*, vol. 29, no 1, p. 73-84.
- Becker, G. S. 1992. « Habits, addictions, and traditions ». *Kyklos*, vol. 45, no 3, p. 327-346.
- Begg, D. J., J. D. Langley et S. M. Williams. 1999. « A longitudinal study of lifestyle factors as predictors of injuries and crashes among young adults ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 31, no 1-2, p. 1-12.
- Beirness, D. J., H. M. Simpson et D. R. Mayhew. 1992. *Diagnostic Assessment of Problem Drivers. Review of Factors Associated with Risky and Problem Driving*. Rapport du Traffic Injury Research Foundation of Canada, 60 p.
- Bellaby, P. 1990. « To risk or not to risk ? Uses and limitations of Mary Douglas on risk-acceptability for understanding health and safety at work and road accidents ». *Sociological Review*, vol. 38, no 3, p. 465-483.
- Bellet, T. et H. Tattegrain-Veste. 2000. « Modélisation et simulation cognitive du conducteur automobile ». dans *Transports et société de l'information*. Paris : Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, p. 63-72.
- Bennett, M. 1999. *Becoming Safety Unconscious. A Training Program to Develop Safe and Productive Work Habits in an Employee's Behavior at Deep Inner Levels*. [En ligne]. <http://www.imagineit.org/artbsu.htm>; page consultée le 25/10/99.
- Bergeron, R. 1999. *Le livre noir de l'automobile. Exploration du rapport malsain de l'homme contemporain à l'automobile*. Montréal : Éditions Hypothèse, 435 p.
- Bianchi, A. et H. Summala. 2004. « The “genetics” of driving behavior : parents' driving style predicts their children's driving style ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, no 4, p. 655-659.
- Biecheler-Fretel, M.-B. 1994. « La place de l'infraction dans l'analyse du risque routier ». dans *Infractions routières et risque d'accident, l'évaluation du système réglementaire de prévention*. Actes INRETS no 30, p. 39-54.

- Biecheler-Fretel, M.-B. et M. Moget. 1989. « Le comportement de base de l'automobiliste : un critère intermédiaire de prédictibilité du risque d'infraction et d'accident ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 24, p. 35-44.
- Böcher, W. 1989. « Principes et méthodes d'une formation adéquate à la sécurité routière ». dans *La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité*. Conférence européenne des ministres des transports, Hambourg, 1-3 juin 1988, p. 91-104.
- Bordeleau, B. 1997. *Évolution du bilan routier : Comparaison entre le Québec, l'Ontario, le Canada et les États-Unis – 1970 à 1994*. Rapport de recherche, Service des études et des stratégies en sécurité routière, Direction de la planification et de la statistique, Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), 133 p.
- Bourdieu, Emmanuel. 1998. *Savoir Faire. Contribution à une théorie dispositionnelle de l'action*. Paris : Éditions du Seuil, 280 p.
- Bourdieu, Pierre. 1980. *Questions de sociologie*. Paris : Éditions de Minuit, 268 p.
- Bourdieu, Pierre. 1992. *Réponses : pour une anthropologie réflexive*. Paris : Éditions du Seuil, 267 p.
- Bourdieu, Pierre. 2000. *Esquisse d'une théorie de la pratique*. Paris : Éditions du Seuil, (1^e édition, 1972), 429 p.
- Brenac, T. 2004. « Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention ». dans *Espaces et Sociétés*, no 118, « Sécurité routière : les savoirs et l'action », p. 113-132.
- Brown, P. 1995. « Popular epidemiology, toxic waste and social movements ». dans *Medicine, Health and Risk : Sociological Approaches*, J. Gabe (Ed). Oxford : Blackwell Publishers, p. 91-112.
- Camic, C. 1986. « The matter of habit ». *American Journal of Sociology*, vol. 91, no 5, p. 1039-1087.
- Canguilhem, G. 1984. *Le normal et le pathologique*. Paris : Presses universitaires de France, (1^e édition 1966), 224 p.

- Caruana, L. 2002. *Habits and Explanation*. [En ligne].
<http://www.bu.edu/wcp/Papers/Cogn/CognCaru.htm>; page consultée le 04/02/02.
- Carver, C.S. 1997. « Associations to automaticity ». dans *The Automaticity of Everyday Life*, R. S. Wyer (Ed.). Collection « Advances in Social Cognition », vol. X. Mahwah, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 95-103.
- Caspi, A., H. Harrington, T. E. Moffitt, D. Begg, N. Dickson, J. Langley et P. A. Silva. 1997. « Personality differences predict health-risk behaviors in young adulthood : evidence from a longitudinal study ». *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 73, no 5, p. 1052-1063.
- Chen, C., T. Gärling et R. Kitamura. 2004. « Activity rescheduling : reasoned or habitual ? ». *Transportation Research – Part F*, vol. 7, no 6, p. 351-371.
- Clark, F. A. 2000. « The concepts of habit and routine : a preliminary theoretical synthesis ». *The Occupational Therapy Journal of Research*, vol. 20, suppl. 1, p. 123S-137S.
- Coerrances. 1989. *Étude qualitative sur la vitesse*. Rapport final, 135 p.
- Conein, B. 1998. « La notion de routine : problème de définition ». *Sociologie du travail*, vol. 40, no 4, p. 479-489.
- Conner, M. et C. J. Armitage. 1998. « Extending the theory of planned behavior : a review and avenues for further research ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 28, no 15, p. 1429-1464.
- Conner, M., R. Warren, S. Close et P. Sparks. 1999. « Alcohol consumption and the theory of planned behavior : an examination of the cognitive mediation of past behavior ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 29, no 8, p. 1676-1704.
- Connolly, T. et L. Åberg. 1993. « Some contagion models of speeding ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 25, no 1, p.57-66.
- Courneya, K. S., T. M. Bobick et R. J. Schinke. 1999. « Does the theory of planned behavior mediate the relation between personality and exercise behavior ? ». *Basic and Applied Social Psychology*, vol. 21, no 4, p. 317-324.

- Damasio, A. R. 2001. *L'erreur de Descartes. La raison des émotions*. Paris : Éditions Odile Jacob (1^e édition 1995), 396 p.
- Dant, T. 2004. « The driver-car ». *Theory, Culture & Society*, vol. 21, nos 4-5, p. 61-79.
- Deery, H. A. et A. W. Love. 1996. « The driving expectancy questionnaire : development, psychometric assessment and predictive utility among young drink-drivers ». *Journal of Studies on Alcohol*, vol. 57, no 2, p. 193-202.
- Dejours, C. 1993. *Travail usure mentale. De la psychopathologie à la psychodynamique du travail*. Paris : Bayard Éditions (nouvelle édition augmentée), 263 p.
- Dekker, S. W. A. 2002. « Reconstructing human contributions to accidents : the new view on error and performance ». *Journal of Safety Research*, vol. 33, no 3, p. 371-385.
- De Pelsmacker, P. et W. Janssens. 2007. « The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior : scale development and model building and estimation ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 39, no 1, p. 6-15.
- Dewar, R. E. 2002. « Individual differences ». dans *Human Factors in Traffic Safety*, R. E. Dewar et P. L. Olson (Eds.). Tucson, Arizona : Lawyers & Judges Publishing Company, p. 111-141.
- Dionne, G., C. Laberge-Nadeau, U. Maag, D. Desjardins et S. Messier. 1997. *Analyse des règles d'obtention d'un permis de conduire au Québec (1991) sur la sécurité routière*. École des Hautes Études Commerciales, Université de Montréal, 46 p.
- Draskoczy, M. 1997. « Traffic safety and the new research paradigm in human sciences ». dans *Traffic & Transport Psychology, Theory and Application*, T. Rothengatter et E. Carbonell Vaya (Eds.). Oxford : Pergamon, p. 85-91.
- Dubuisson, S. 1998. « Regard d'une sociologue sur la notion de routine dans la théorie évolutionniste ». *Sociologie du travail*, vol. 40, no 4, p. 491-502.
- Dunn, W. W. 2000. « Habit : what's the brain got to do with it ? ». *The Occupational Therapy Journal of Research*, vol. 20, suppl. 1, p. 6S-20S.

- Dunn, W. W. 2001. « The sensations of everyday life : empirical, theoretical, and pragmatic considerations ». *The American Journal of Occupational Therapy*, vol. 55, no 6, p. 608-620.
- Elander, J., R. West et D. French. 1993. « Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk : an examination of methods and finding ». *Psychological Bulletin*, vol. 113, no 2, p. 279-294.
- Evans, L. 1991. *Traffic Safety and the Driver*. New York : Van Nostrand Reinhold, 405 p.
- Evans, L. 1996. « Comment : The dominant role of driver behavior in traffic safety ». *American Journal of Public Health*, vol. 86, no 6, p. 784-785.
- Fahlquist, J. N. 2006. « Responsibility ascriptions and Vision Zero ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 38, no 6, p. 1113-1118.
- Farmer, C. M. et A. K. Lund. 2006. « Trends over time in the risk of driver death : what if vehicle designs had not improved ? ». *Traffic Injury Prevention*, vol. 7, no 4, p. 335-342.
- Faure, S. 2002. *Processus et modalités d'incorporation*. Conférence donnée le 6 mars 2002 par Sylvia Faure, maître de conférences, Université Lumière Lyon-2. [En ligne]. http://socio.ens-lsh.fr/agregation/corps/corps_conf_faure.php; page consultée le 27/01/05.
- Ferguson, S. A., A. F. Williams, J. F. Chapline, D. W. Reinfurt et D. M. De Leonardis. 2001. « Relationship of parent driving records to the driving records of their children ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 33, no 2, p. 229-234.
- Fleury, D. et D. Dubois. 1991. « Catégorisation mentale et sécurité des réseaux routiers ». dans *Les méthodes d'analyse des comportements de déplacements pour les années 1990*. 6^e Conférence internationale sur les comportements de déplacements, Québec, mai 1991, p.198-211.
- Fleury, D., C. Mazet et D. Dubois. 1988. « Road safety analysis and categorization of urban environment ». dans *Road User Behavior, Theory and Research*, J. A.

- Rothengatter et R. A. de Bruin (Eds). Assen/Maastrichts : Van Gorcum, p. 410-417.
- Fleury, D., D. Dubois et C. Morvant. 1993. *Expertise et structuration cognitive d'espaces routiers*. Rapport INRETS no 166, 63 p.
- Forward, S. E. 2006. « The intention to commit driving violations – A qualitative study ». *Transportation Research – Part F*, vol. 9, no 6, p. 412-426.
- Fujii, S. et T. Gärling. 2003. « Application of attitude theory for improved predictive accuracy of stated preference methods in travel demand analysis ». *Transportation Research – Part F*, vol. 6, no 4, p. 389-402.
- Fujii, S. et R. Kitamura. 2003. « What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers ? ». *Transportation*, vol. 30, no 1, p. 81-95.
- Fuller, R. 1984. « A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance ». *Ergonomics*, vol. 27, no 11, p. 1139-1155.
- Fuller, R. 2000. « The task-capability interface model of the driving process ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 66, p. 47-57.
- Fuller, R. 2001. « From theory to practice : implications of the task-capability interface model for driver training ». dans *Behavioural Research in Road Safety X*. Department for Transport, London, United Kingdom. Tenth seminar (2000) proceedings, p. 127-137.
- Fuller, R. 2005a. « Towards a general theory of driver behaviour ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 37, no 3, p. 461-472.
- Fuller, R. 2005b. « Driving by the seat of your pants : a new agenda for research ». dans *Behavioural Research in Road Safety XV*. Department for Transport, London, United Kingdom. Fifteenth seminar (2005) proceedings, p. 85-93.
- Gärling, T. et K. W. Axhausen. 2003. « Introduction : Habitual travel choice ». *Transportation*, vol. 30, no 1, p. 1-11.
- Gärling, T., O. Boe et R. G. Golledge. 2000. « Determinants of distance thresholds for driving ». *Transportation Research Record*, no 1718, p. 68-72.

- Gärling, T., S. Fujii et O. Boe. 2001. « Empirical tests of a model of determinants of script-based driving choice ». *Transportation Research – Part F*, vol. 4, no 2, p. 89-102.
- Gartner Lee Limited. 1993. *The Evaluation and Understanding of Risk : a Review of the Risk Perception Litterature*. Rapport préparé pour l'Atomic Energy of Canada Limited, 58 p.
- Garvill, J., A. Marell et A. Nordlund. 2003. « Effects of increased awareness on choice of travel mode ». *Transportation*, vol. 30, no 1, p. 63-79.
- Gentile, F. 1994. *La sécurité routière*. Collections « Que sais-je ? ». Paris : Presses Universitaires de France, 127 p.
- Giddens, A. 1987. *La constitution de la société. Éléments de la théorie de la structuration*. Paris : Presses Universitaires de France, 474 p.
- Goldenberd, C., P. B. M. Levelt et J. Heidstra. 2000. « Psychological perspectives on changing driver attitude and behaviour ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 67, p. 65-84.
- Gollwitzer, P. M. 1999. « Implementation intentions : strong effects of simple plans ». *American Psychologist*, vol. 54, no 7, p. 493-503.
- Goodwin, P. B. 1989. « La sécurité routière : la responsabilité de la collectivité ». dans *La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité*. Conférence européenne des ministres des transports, Hambourg, 1-3 juin 1988, p. 143-147.
- Grayson, G. et P. Noordzij. 1990. « Facteurs individuels et sociaux influençant la probabilité d'accidents », dans *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*, T. Benjamin (Ed.). Série « Transports & Communication », no 26. Caen : Paradigme, p. 635-641.
- Greenwald, A. G. et M. R. Banaji. 1995. « Implicit social cognition : Attitudes, self-esteem, and stereotypes ». *Psychological Review*, vol. 102, no 1, p. 4-27.
- Greve, W. 2001. « Traps and gaps in action explanation : theoretical problems of a psychology of human action ». *Psychological Review*, vol. 108, no 2, p. 435-451.

- Groeger, J. A. et B. A. Clegg. 1997. « Automaticity and driving : time to change gear ? ». dans *Traffic & Transport Psychology, Theory and Application*, T. Rothengatter et E. Carbonell Vaya (Eds.). Oxford : Pergamon, p. 137-146.
- Guppy, A., P. Wilson et J. Perry. 1990. « Les attitudes des conducteurs et l'expérience de la conduite », dans *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*, T. Benjamin (Ed.). Série « Transports & Communication », no 26. Caen : Paradigme, p. 181-189.
- Gusfield, J. R. 1991. « Risky roads ». *Society*, vol. 28, no 3, p. 10-16.
- Gusfield, J. R. 1996. *Contested Meanings. The Construction of Alcohol Problems*. Madison, Wisconsin : University of Wisconsin Press, 374 p.
- Hakamies-Blomqvist, L. 2006. « Are there safe and unsafe drivers ? ». *Transportation Research – Part F*, vol. 9, no 5, p. 347-352.
- Hakkert, A. S. et E. Hauer. 1988. « The extent and some implications of incomplete accident reporting », dans *Road User Behavior, Theory and Research*, J. A. Rothengatter et R. A. de Bruin (Eds). Assen/Maastrichts : Van Gorcum, p. 2-11.
- Hamel, J. 1997. *Précis d'épistémologie de la sociologie*. Collection « Logiques sociales ». Montréal : Harmattan, 286 p.
- Hartos, J., P. Eitel et B. Simons-Morton. 2002. « Parenting practices and adolescent risky driving : a three-month prospective study ». *Health Education & Behavior*, vol. 29, no 2, p. 194-206.
- Hatakka, M., E. Keskinen, A. Katila et S. Laapotti. 1997. « Self-reported driving habits are valid predictors of violations and accidents ». dans *Traffic & Transport Psychology, Theory and Application*, T. Rothengatter et E. Carbonell Vaya (Eds.). Oxford : Pergamon, p. 295-303.
- Hatakka, M., E. Keskinen, N. P. Gregersen et A. Glad. 1999. « Theories and aims of educational and training measures ». dans *Driver Training, Testing and Licensing. Towards Theory-Based Management of Young Drivers' Injury Risk in Road Traffic*, S. Siegrist (Ed.). Results of EU-Project GADGET, Work Package 3, Bern (Suisse), p. 16-56.

- Hatakka, M., E. Keskinen, N. P. Gregersen, A. Glad et K. Hernetkoski. 2002. « From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspective to driver education ». *Transportation Research – Part F*, vol. 5, no 3, p. 201-215.
- Hauer, E. 1990. « The engineering of safety and the safety of engineering ». dans *Challenging the Old Order. Towards New Directions in Traffic Safety Theory*, J. P. Rothe (Ed.). New Brunswick, U.S.A.: Transaction Publishers, p. 39-71.
- Héran, F. 1987. « La seconde nature de l'habitus ». *Revue française de sociologie*, vol. 28, no 3, p. 385-416.
- Horn, M. 1999. « Valeur ajoutée du marketing social ». dans *Sécurité routière : comment communiquer ?*. Conférence européenne des ministres des transports, Séminaire international, Varsovie, 2-3 octobre 1997. Paris : Publications de la CEMT, p. 23-30.
- Institut de la Statistique du Québec. 2006. *Répartition de la population de 15 ans et plus selon le niveau de scolarité et la région administrative, Québec, 2001*. [En ligne]. [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/education/etat_scolr/\(7\)scolarite_reg.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/education/etat_scolr/(7)scolarite_reg.htm); page consultée le 20/12/06.
- Jacoby, L. L. 1991. « A process dissociation framework : seperating automatic from intentional uses of memory ». *Journal of Memory and Language*, vol. 30, no 5, p. 513-541.
- Jayet, M. C. 1994. « Prévention et répression : approche-système et évaluation ». dans *Infractions routières et risque d'accident, l'évaluation du système réglementaire de prévention*. Actes INRETS no 30, p. 95-112.
- Jonah, B. A. 1997. « Sensation seeking and risky driving : a review and synthesis of the literature ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 29, no 5, p. 651-665.
- Jonah, B. A., R. Thiessen et E. Au-Yeung. 2001. « Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 33, no 5, p. 679-684.
- Joseph, I. 1998. *Erving Goffman et la microsociologie*. Collection « Philosophies ». Paris : Presses Universitaires de France, 126 p.

- Kaufmann, J.-C. 2001. *Ego. Pour une sociologie de l'individu*. Paris : Éditions Nathan, 288 p.
- Kaufmann, J.-C. 2004. *L'invention de soi : une théorie de l'identité*. Collection « Individu et Société ». Paris : Armand Colin, 352 p.
- Kazak, A. E., K. McCannell, E. Adkins, P. Himmelberg et J. Grace. 1989. « Perception of normality in families : four samples ». *Journal of Family Psychology*, vol. 2, no 3, p. 277-291.
- Keskinen, E., M. Hatakka, A. Laapotti et A. Katila. 1999. « Comprendre le comportement routier et les accidents : modèles hiérarchiques ». dans le *Programme des Assises Européennes de Psychologie Appliquée aux Transports (AEPSAT)*, Université Catholique de l'Ouest, Angers (France), 16-19 juin 1999.
- Klockner, C. A. et E. Matthies. 2004. « How habits interfere with norm-directed behaviour : a normative decision-making model for travel mode choice ». *Journal of Environmental Psychology*, vol. 24, no 3, p. 319-327.
- Klockner, C. A., E. Matthies et M. Hunecke. 2003. « Problems of operationalizing habits and integrating habits in normative decision-making models ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 33, no 2, p. 396-417.
- Laapotti, S., E. Keskinen, M. Hatakka, et A. Katila. 2001. « Novice drivers' accidents and violations – a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 33, no 6, p. 759-769.
- Labiale, G. 1989. « Typologie des comportements des conducteurs automobiles. Étude par enquête ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 21, p. 25-32.
- Lahire, B. 1998. *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Collection « Essais & Recherches ». Paris : Nathan, 271 p.
- Lahire, B. 2002. *Portraits sociologiques. Dispositions et variations individuelles*. Collection « Essais & Recherches ». Paris : Nathan, 431 p.
- Lajunen, T. et H. Summala. 2003. « Can we trust self-reports of driving ? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses ». *Transportation Research – Part F*, vol. 6, no 2, p. 97-107.

- Larochelle, M. et J. Désautels. 1999. « Construction et cristallisation de la représentation sociale des sciences : quelques repères ». dans *La genèse des représentations sociales*, M.-L. Rouquette et C. Garnier (dir.). Collection « Gestion des sciences humaines ». Montréal : Éditions Nouvelles AMS, p. 204-224.
- Lave, C. A. et L. B. Lave. 1990. « Barriers to increasing highway safety ». dans *Challenging the Old Order. Towards New Directions in Traffic Safety Theory*, J. P. Rothe (Ed.). New Brunswick, U.S.A.: Transaction Publishers, p. 77-93.
- Le Breton, D. 1995. *La sociologie du risque*. Collection « Que sais-je », no 3016. Paris : Presses Universitaires de France, 128 p.
- Ledru, M. 1995. « Risque et sécurité routière ». *Transport Environnement Circulation*, no 130, p. 43-46.
- Lefebvre, C. 2001. « Vers une formation à la conduite automobile intégrant des connaissances conceptuelles et des métaconnaissances ». *Recherche Transports Sécurité (RTS)*, vol. 70, p. 16-40.
- Lester, J. 1991. *Individual Differences in Accident Liability : a Review of the Literature*. Research Report no 306, Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, Berkshire, United Kingdom.
- Levelt, P. B. M. 2002. « Literature study of emotions in traffic; Use and possibilities of an affective approach to traffic behaviour ». Résumé en anglais présenté dans le rapport de recherche *Literatuurstudie naar emoties in het Verkeer; Nut en mogelijkheden van een affectieve benadering van verkeersgedrag*. R-2002-31, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands, p. 11-16.
- Levelt, P. B. M. 2003a. « Field study of emotions in traffic; Questionnaire study of features such as frequency, cause, and road safety effects ». Résumé en anglais présenté dans le rapport de recherche *Praktijkstudie naar emoties in het verkeer; Vragenlijststudie naar kenmerken zoals frequentie, aanleiding en gevolgen voor de veiligheid*. R-2003-8, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands, p. 5-6.

- Levelt, P. B. M. 2003b. *Emotions in traffic*. SWOV Research Activities no 23. [En ligne].
http://www.swov.nl/uk/research/swovschrift/inhoud/23/emotions_in_traffic.htm;
page consultée le 11/10/06.
- Lindbladh, E. et C. H. Lyttkens. 2002. « Habit versus choice : the process of decision-making in health-related behaviour ». *Social Science & Medicine*, vol. 55, no 3, p. 451-465.
- Livre Blanc de la Commission de la Sécurité Routière*. 1989. Paris, 41 p.
- Logan, G. D. 1997. « The automaticity of academic life : unconscious applications of an implicit theory ». dans *The Automaticity of Everyday Life*, R. S. Wyer (Ed.). Collection « Advances in Social Cognition », vol. X. Mahwah, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 157-179.
- Lonero, L. P. et K. M. Clinton. 1998. *Changing Road User Behavior. What Works, What Doesn't*. Toronto : PDE Publications, 97 p.
- Loewenstein, G. et D. Adler. 1995. « A bias in the prediction of tastes ». *The Economic Journal*, vol. 105, no 431, p. 929-937.
- Lucas, J. L. 2003. « Driver's psychological and physical reactions after motor vehicle accidents ». *Transportation Research – Part F*, vol. 6, no 2, p. 135-145.
- Lyman, J. M., G. McGwin Jr, et R. V. Sims. 2001. « Factors related to driving difficulty and habits in older drivers ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 33, no 3, p. 413-421.
- Marttila, J. et R. Nupponen. 2000. « Health enhancing physical activity as perceived in interviews based on the theory of planned behaviour ». *Psychology and Health*, vol. 15, no 5, p. 593-608.
- Martuccelli, D. 2002. *Grammaires de l'individu*. Collection « Folio / Essais ». Paris : Éditions Gallimard, 712 p.
- Mazet, C., D. Dubois et D. Fleury. 1987. « Catégorisation et interprétation de scènes visuelles : le cas de l'environnement urbain et routier ». *Psychologie Française*. Numéro spéciale « La psychologie de l'environnement en France », p. 85-95.

- Membrez, E. 1989. « Les systèmes de contrôle et de répression et leur impact ». dans *La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité*. Conférence européenne des ministres des transports, Hambourg, 1-3 juin 1988, p. 117-141.
- Merleau-Ponty, M. 1976 (1^e édition 1945). *Phénoménologie de la perception*. Collection « Tel ». Paris : Gallimard, 531 p.
- Mesken, J. 2003. *The Role of Emotions and Moods in Traffic. Interim Report of the First Phase of a Research Project*. D-2003-8, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands, 44 p.
- Mesken, J., M. P. Hagenzieker, T. Rothengatter et D. de Waard. 2007. « Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions : An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology ». *Transportation Research – Part F*, vol. 10, no 6, p. 458-475.
- Mingling, S. et C. Yongsheng. 2007. « Investigation of the impact of driver's individual psychology and socio-psychology on driving behavior ». dans *The extra ICTCT-Workshop of 2007 in Beijing*. Proceedings of the « International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety » extra workshop in Beijing, China, p. 172-175.
- Ministère des Transports du Québec (MTQ) et Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 1995. *Politique de sécurité dans les transports - volet routier*. Québec, 103 p.
- Ministère des Transports du Québec (MTQ) et Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 1997. *Programme de recherche universitaire en sécurité routière du ministère des transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec*. Québec.
- Minter, A. L. 1987. « Road casualties : improvement by learning processes ». *Traffic Engineering and Control*, vol. 28, no 2, p. 74-79.
- Mittal, B. 1988. « Achieving higher seat belt usage : the role of habit in bridging the attitude-behavior gap ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 18, no 12, p. 993-1016.

- Moget, M. 1984. « Règles légales et normes sociales en matière de circulation routière. Une contribution à l'étude de la déviance dans l'activité de conduite ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 4, p. 5-14.
- Morojele, N. K. et G. M. Stephenson. 1994. « Addictive behaviours : predictors of abstinence intentions and expectations in the Theory of Planned Behaviour ». dans *Social Psychology and Health : European Perspectives*, D. R. Rutter et L. Quine (Eds). Brookfield, U.S.A.: Avebury, p. 47-70.
- Mucchielli, L. 1999. *Pierre Bourdieu et le changement social*. [En ligne]. <http://laurent.mucchielli.free.fr/bourdieu.htm/>; page consultée le 15/05/02; texte également publié en 1999 dans *Alternatives économiques*, no 175, p. 64-67.
- Näätänen, R. et H. Summala. 1976. *Road-User Behavior and Traffic Accidents*. Amsterdam : North-Holland, 270 p.
- Noy, Y. I. 1997. « Human factors in modern traffic systems ». *Ergonomics*, vol. 40, no 10, p. 1016-1024.
- Orbell, S., C. Blair, K. Sherlock et M. Conner. 2001. « The theory of planned behavior and ecstasy use : roles for habit and perceived control over taking versus obtaining substances ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 31, no 1, p. 31-47.
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). 1986. *Synthèse des recherches de l'OCDE en matière de sécurité routière*. Paris : Éditions de l'OCDE, 114 p.
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). 1990. *Adaptations du comportement aux changements dans le système de transports routiers*. Paris : Éditions de l'OCDE, 137 p.
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). 1994. *Amélioration de la sécurité routière grâce à la modification des attitudes*. Paris : Éditions de l'OCDE, 100 p.
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). 1997a. *Principes et modèles de sécurité routière*. Paris : Éditions de l'OCDE, 87 p.

- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). 1997b. *Road Safety Principles and Models : Review of Descriptive, Predictive, Risk and Accident Consequence Models*. Paris, 105 p.
- Organisation mondiale de la Santé (OMS). 2004. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. A. Hyder, E. Jarawan et C. Mathers (Eds.). Genève, 235 p.
- Ouellette, J. A. et W. Wood. 1998. « Habit and intention in everyday life : the multiple processes by which past behavior predicts future behavior ». *Psychological Bulletin*, vol. 124, no 1, p. 54-74.
- Owsley, C., B. Stalvey, J. Wells et M. E. Sloane. 1999. « Older Drivers and Cataract : Driving Habits and Crash Risk ». *Journal of Gerontology – Part A : Biological and Medical Sciences*, vol. 54A, no 4, p. M203-M211.
- Özkan, T. et T. Lajunen. 2005. « A new addition to DBQ : Positive driver behaviours scale ». *Transportation Research – Part F*, vol. 8, nos 4-5, p. 355-368.
- Pacherie, E. 2002. « Les consciences ». *Pour la science*. no 302, p. 22-25.
- Paillé, P. 1996. « Qualitative par théorisation (analyse de contenu) ». dans *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, A. Mucchielli (dir.). Paris : Armand Collin, p. 184-190.
- Paquette, G., J. de Guise, N. Beaulieu et L. Parent. 1996. *Exploitation de la base de données RÉAGIR*. « Les recherches du GRIMES », Rapport de recherche. Département d'information et de communication, Université Laval.
- Paquette, G. 2003. *Profil d'apprentissage de la conduite automobile chez les jeunes du Québec*. Rapport de recherche. Groupe de recherche en Sécurité Routière, Département d'information et de communication, Université Laval, 238 p.
- Parker, D. et A. S. R. Manstead. 1996. « The social psychology of driver behaviour ». dans *Applied Social Psychology*, G. R. Semin et K. Fielder (Eds). London : Sage Publications, p. 198-224.

- Parker, D. et S. G. Stradling. 2001. *Influencing Driver Attitudes and Behaviour*. London : Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR). Road Safety Research Report no 17, 24 p.
- Parker, D., J. T. Reason, A. S. R. Manstead, et S. G. Stradling. 1995a. « Driving errors, driving violations and accident involvement ». *Ergonomics*, vol. 38, no 5, p. 1036-1048.
- Parker, D., R. West, S. Stradling et A. S. R. Manstead. 1995b. « Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 27, no 4, p. 571-581.
- Parker, D., A. S. R. Manstead et S. G. Stradling. 1995c. « Extending the theory of planned behaviour : the role of personal norm ». *British Journal of Social Psychology*, vol. 34, no 2, p. 127-137.
- Peretti-Watel, P. 2001. « La conduite automobile : un objet de recherche sociologique ». *Archives européennes de sociologie / European Journal of Sociology*, vol. 42, no 2, p. 391-427.
- Pérez-Díaz, C. 2000. « Comportements des conducteurs et modèles du risque ». *Déviance et Société*, vol. 24, no 2, p. 187-208.
- Perkins, W. 1990. « Pour modifier le comportement des conducteurs, avons-nous besoin de compréhension ou d'engineering ? ». dans *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*, T. Benjamin (Ed.). Série « Transports & Communication », no 26. Caen : Paradigme, p. 533-544.
- Perrenoud, P. 1987. « Vers un retour du sujet en sociologie de l'éducation ? Limites et ambiguïtés du paradigme stratégique ». dans *Socialisations scolaires, socialisations professionnelles*, Anne Van Haecht (dir.). Bruxelles : Université Libre, Institut de sociologie, p. 20-36.
- Pires, A. P. 1997. « Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique ». dans *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, J. Poupart, J.-P. Deslauriers, L.-H. Groulx, A. Laperrière, R. Mayer et A. P. Pires (dir.). Montréal : Gaëtan Morin Éditeur, p. 113-169.

- Polites, G. 2005. « Counterintentional habits as an inhibitor of technology acceptance ». dans *Proceedings of the 2005 Southern Association for Information Systems (SAIS) Conference*, 8^e conférence annuelle, Savannah, Georgie (USA), 25-26 février 2005, p. 264-271.
- Pottier, B. 2005. « Synthèse du colloque ». dans les *Actes du Colloque Parents, Enseignants, Médias : Quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route ?*. Organisé par la Fédération Française des Sociétés d'Assurances et L'association Prévention Routière, Paris, 3 octobre 2005, 59 p.
- Rajalin, S. et H. Summala. 1997. « What surviving drivers learn from a fatal road accident ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 29, no 3, p. 277-283.
- Ranney, T. A. 1994. « Models of driving behavior : a review of their evolution ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 26, no 6, p. 733-750.
- Rasmussen, J. 1987. « The definition of human error and a taxonomy for technical system design ». dans *New Technology and Human Error*, J. Rasmussen, K. Duncan et J. Leplat (Eds). Chichester, United Kingdom : Wiley Press, p. 23-30.
- Ravaisson, Félix. 1999. *De l'habitude. Métaphysique et morale*. Paris : Quadrige / Presses universitaires de France, (1^e éd. 1838), 198 p.
- Reason, J. 1993. *L'erreur humaine*. Collection « Le Travail Humain ». Paris : Presses universitaires de France, 366 p.
- Reason, J. T., A. S. R. Manstead, S. G. Stradling, J. S. Baxter et K. Campbell. 1990. « Errors and violations on the road : A real distinction ? ». *Ergonomics*, vol. 33, no 10-11, p. 1315-1332.
- Reber, Arthur S. 1993. *Implicit Learning and Tacit Knowledge. An Essay on the Cognitive Unconscious*. New York : Oxford University Press, 188 p.
- Reeder, A. I., J. C. Alsop, D. J. Begg, S. Nada-Raja et R. L. McLaren. 1998. « A longitudinal investigation of psychological and social predictors of traffic convictions among young New Zealand drivers ». *Transportation Research*, vol. 1F, no 1, p. 25-46.

- Renouard, J.-M. 1996. « Les représentations de la délinquance routière chez les conducteurs condamnés ». *Questions Pénales*, vol. ix, no 1.
- Renouard, J.-M. 1997. « Les représentations de la circulation, des infractions et des sanctions chez les conducteurs condamnés ». dans *Normes, Normes juridiques, Normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Tome II. Collection « Logiques Sociales ». Paris : L'Harmattan, p. 199-210.
- Renouard, J.-M. 2000. *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*. Collection « Logiques Sociales ». Paris : L'Harmattan, 198 p.
- Reynaud, B. 1998. « Les propriétés des routines : outils pragmatiques de décision et modes de coordination collective ». *Sociologie du travail*, vol. 40, no 4, p. 465-477.
- Risser, R. 1990. « La communication interpersonnelle et le risque d'accident ». dans *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*, T. Benjamin (Ed.). Série « Transports & Communication », no 26. Caen : Paradigme, p. 116-125.
- Rogers, J. C. 2000. « Habits : Do We Practice What We Preach ? ». *The Occupational Therapy Journal of Research*, vol. 20, suppl. 1, p. 119S-122S.
- Ronis, D. L., J. F. Yates et J. P. Kirscht. 1989. « Attitudes, decisions, and habits as determinants of repeated behavior ». dans *Attitude Structure and Function*, A. R. Pratkanis, S. J. Breckler et A. G. Greenwald (Eds). Hillsdale, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 213-239.
- Rosman, D. L. et M. W. A. Knuiman. 1994. « Comparaison of hospital and police road injury data ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 26, no 2, p. 215-222.
- Rothe, J. P. 1990. « Introduction : Where we are ». dans *Challenging the Old Order. Towards New Directions in Traffic Safety Theory*, J. P. Rothe (Ed.). New Brunswick, U.S.A.: Transaction Publishers, p. xiii-xviii.
- Rothe, J. P. 1994. *Beyond Traffic Safety*. New Brunswick, U.S.A.: Transaction Publishers, 251 p.
- Rothengatter, T. 1988. « Risk and the absence of pleasure : a motivational approach to modelling road user behaviour ». *Ergonomics*, vol. 31, no 4, p. 599-607.

- Rothengatter, T. 1997a. « Psychological aspects of road user behaviour ». *Applied Psychology : an International Review*, vol. 46, no 3; p. 223-234.
- Rothengatter, T. 1997b. « Errors and violations as factors in accident causation ». dans *Traffic & Transport Psychology, Theory and Application*, T. Rothengatter et E. Carbonell Vaya (Eds.). Oxford : Pergamon, p. 59-64.
- Rouquette, M.-L. 1999. « Le pont Jacques-Cartier. Remarques sur les conditions de la genèse ». dans *La genèse des représentations sociales*, M.-L. Rouquette et C. Garnier (dir.). Montréal : Éditions Nouvelles, p. 224-239.
- Rumar, K. 1989. « Le rôle du comportement humain : aspects psycho-sociologiques ». dans *La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité*. Conférence européenne des ministres des transports, Hambourg, 1-3 juin 1988, p. 11-39.
- Saad, F. 1988. « Prise de risque ou non perception du danger ? ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 18-19, p. 55-62.
- Sheeran, P., H. Aarts, R. Custers, A. Rivis, T. L. Webb et R. Cooke. 2005. « The goal-dependent automaticity of drinking habits ». *British Journal of Social Psychology*, vol. 44, no 1, p. 47-63.
- Sheller, M. 2004. « Automotive emotions ». *Theory, Culture & Society*, vol. 21, nos 4-5, p. 221-242.
- Shinar, D., J. R. Treat et S. T. McDonald. 1983. « The validity of police reported accident data ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 15, no 3, p. 175-191.
- Shinar, D. 1998. « Aggressive driving : the contribution of the drivers and the situation ». *Transportation Research – Part F*, vol. 1, no 2, p. 137-160.
- Shinar, D., E. Schechtman et R. Compton. 1999. « Trends in safe driving behaviors and in relation to trends in health maintenance behaviors in the USA : 1985-1995 ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 31, no 5, p. 497-503.
- Shinar, D., E. Schechtman et R. Compton. 2001. « Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 33, no 1, p. 111-116.

- Simonet, S. et G. Wilde. 1997. « Risk : perception, acceptance and homeostasis ». *Applied Psychology : an International Review*, vol. 46, no 3, p. 235-252.
- Simons-Morton, B. G. et J. L. Hartos. 2003. « How well do parents manage young driver crash risks ? ». *Journal of Safety Research*, vol. 34, no 1, p. 91-97.
- Simons-Morton, B. G., N. Lerner et J. Singer. 2005. « The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 37, no 6, p. 973-982.
- Sivak, M, J. Soler et L. Montoro. 1990. « Les différences interculturelles des comportements à risque des conducteurs ». dans *Le comportement des conducteurs dans un contexte social*, T. Benjamin (Ed.). Série « Transports & Communication », no 26. Caen : Paradigme, p. 219-224.
- Smith, E. R. 1997. « Preconscious automaticity in a modular connectionist system ». dans *The Automaticity of Everyday Life*, R. S. Wyer (Ed.). Collection « Advances in Social Cognition », vol. X. Mahwah, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 187-202.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 1990. *Dossier statistique. Bilan 1989 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 182 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 1996. *Dossier statistique. Bilan 1995 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 205 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2002. *Dossier statistique. Bilan 2001 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 211 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2005. *Dossier statistique. Bilan 2004 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 209 p.

- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2008a. *Dossier statistique. Bilan 2007 : Accidents, parc automobile, permis de conduire*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 211 p.
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2008b. *Évolution de la proportion de femmes chez les 16 à 24 ans, au cours de la période de 2002 à 2007, en ce qui a trait à différents aspects de la sécurité routière*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 25 p.
- Summala, H. 2000. « Automatization, automation, and modeling of driver's behavior ». *Recherche-Transports-Sécurité (RTS)*, vol. 66, p. 35-46.
- Summala, H. 2004. *Traffic Psychology Theories : Towards Understanding Driving Behaviour and Safety Efforts*. Texte présenté au 3^e congrès international « Traffic and Transport Psychology ». Nottingham, United Kingdom, 9 septembre 2004, 10 p.
- Sutton, S. 1994. « The past predicts the future : Interpreting behaviour-behaviour relationships in social psychological models of health behaviour ». dans *Social Psychology and Health : European Perspectives*, D. R. Rutter et L. Quine (Eds). Brookfield, U.S.A.: Avebury, p. 71-88.
- Tardif, F. 2005. *Dossier statistique. Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier – 1995-2004*. Québec : Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 193 p.
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. et O. Gillath. 2004. « The multidimensional driving style inventory – scale, construct and validation ». *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, no 3, p. 323-332.
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. et O. Gillath. 2005. « From parents to children – Similarity in parents and offspring driving styles ». *Transportation Research – Part F*, vol. 8, no 1, p. 19-29.
- Taylor, D. H. 1964. « Drivers' galvanic skin response and the risk of accident ». *Ergonomics*, vol. 7, p. 439-451.

- Trafimow, D. 2000. « Habit as both a direct cause of intention to use a condom and as a moderator of the attitude-intention and subjective norm-intention relations ». *Psychology and Health*, vol. 15, no 3, p. 383-393.
- Triandis, H. C. 1977. *Interpersonal Behavior*. Monterey, Californie : Brooks / Cole, 329 p.
- Turner, S. P. 1994. *The Social Theory of Practices : Tradition, Tacit Knowledge, and Presuppositions*. Chicago : University of Chicago Press, 145 p.
- Twisk, D. A. M. 1995. « Factors contributing to the high accident liability of novice drivers and the role of driver training ». dans *Behavioural Research in Road Safety VI*. Transport Research Laboratory, England. Proceedings of a Seminar at Royal Holloway, 4-5 September 1995, p.81-89.
- Tzelgov, J. 1997. « Automatic but conscious : that is how we act most of the time ». dans *The Automaticity of Everyday Life*, R. S. Wyer (Ed.). Collection « Advances in Social Cognition », vol. X. Mahwah, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 217-230.
- Ulleberg, P. 2002. « Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign ». *Transportation Research – Part F*, vol. 4, no 4, p. 279-297.
- Vaa, T. 2001. « Cognition and emotion in driver behaviour models : some critical viewpoints ». dans *The ICTCT-Workshop of 2001 in Caserta*. Proceedings of the 14th « International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety » workshop in Caserta, Italy, 11 p.
- Vaa, T. 2003. *Survival or deviance ? A model for driver behaviour*. Institute of Transport Economics, Oslo, Norway. Rapport final de recherche no 666/2003. Résumé en anglais (texte complet en norvégien), 6 p.
- Vaa, T. 2005. « Damasio's somatic-marker hypothesis : a theoretical basis for drivers' risk perception ». dans *Definition of User Groups and Review of their Specific Needs on ITS*. Rapport préliminaire du Comité A du Consortium Humanist

- (HUMAN centred design for Information Society Technologies), no de référence : AVTT-040827-T1-DB, p. 30-34.
- Vaa, T. 2006. « Modelling driver behaviour on basis of emotions and feelings : predicting effects on intelligent transport systems ». dans *Identification of Drivers Needs and Functional Abilities in Relation to New ITS Systems and Services*. Rapport du Comité A du Consortium Humanist (HUMAN centred design for Information Society Technologies), no de référence : INR-0605504-T1-DA, p. 16-21.
- Vallacher, R. R. et D. M. Wegner. 1987. « What do people think thy're doing ? Action identification and human behavior ». *Psychological Review*, vol. 94, no 1, p. 3-15.
- Van der Molen, H. H. et A. M. T. Bötticher. 1988. « A hierarchical risk model for traffic participants ». *Ergonomics*, vol. 31, no 4, p. 537-555.
- Van der Pligt, J. 1995. *Blackwell Encyclopedia of Social Psychology*. A. S. R. Manstead, M. Hewstone, S. T. Fiske, M. A. Hogg, H. T. Reis et G. R. Semin (Eds), Cambridge, U.S.A.: Blackwell Publishers.
- Van Eslande, P. et G. Malaterre. 1996. « Chercher l'erreur dans l'accident ». dans *L'erreur humaine : questions de points de vue ?*. Journée spécialisée, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles. Paris : Octares Éditions, p. 49-59.
- Vermersch, P. 1994. *L'entretien d'explicitation en formation initiale et en formation continue*. Collection « Pédagogies ». Paris : ESF éditeur, 182 p.
- Vermersch, P. et M. Maurel. 1997. *Pratiques de l'entretien d'explicitation*. Collection « Pédagogies ». Paris : ESF éditeur, 263 p.
- Verplanken, B. et H. Aarts. 1999. « Habit, attitude, and planned behaviour : is habit an empty construct or an interesting case of goal-directed automaticity ? ». *European Review of Social Psychology*, vol. 10, no 4, p. 101-134.

- Verplanken, B. et S. Orbell. 2003. « Reflections on past behavior : a self-report index of habit strength ». *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 33, no 6, p. 1313-1330.
- Verplanken, B., H. Aarts, A. Van Knippenberg et A. Moonen. 1998. « Habit versus planned behaviour : a field experiment ». *British Journal of Social Psychology*, vol. 37, no 1, p. 111-128.
- Verplanken, B., V. Myrbakk et E. Rudi. 2005. « The measurement of habit ». dans *The Routines of Decision Making*, T. Betsch et S. Haberstroh (Eds.). Mahwah, New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, p. 231-247.
- Verplanken, B. 2006. « Beyond frequency : habit as mental construct ». *British Journal of Social Psychology*, vol. 45, no 3, p. 639-656.
- Vézina, L. 2001. *Les conducteurs à haut risque : une revue de la littérature*. Québec : Société de l'assurance automobile du Québec, direction des études et des stratégies en sécurité routière, 114 p.
- Von Glasersfeld, E. 1988. « Introduction à un constructivisme radical ». dans *L'invention de la réalité. Contributions au constructivisme*, P. Watzlawick (Ed.). Paris : Éditions du Seuil, p. 19-43.
- Wald, M. L. 2006. « Study credits vehicles, but not drivers, for better road safety ». *The New York Times*. Édition du jeudi 10 août 2006. [En ligne].
http://www.nytimes.com/2006/08/10/automobiles/10traffic.html?_r=1&oref=slogin;
page consultée le 11/08/06.
- Waller, P. 1997. « Future possibilities for behavioural research ». dans *Behavioural Research in Road Safety VII*. Transport Research Laboratory, England. Proceedings of a Seminar at Esher Place, 14-16 april 1997, p. 193-214.
- Ward, R. L. et R. J. Lancaster. 2004. « International review of the individual factors contributing to driving behaviour and the implications for work-related road safety ». dans *Behavioural Research in Road Safety XIII*. Department for Transport, London, United Kingdom. Thirteenth seminar (2003) proceedings, 13 p.

- Waylen, A. E et F. P. McKenna. 2001. « Is passenger presence associated with more or less risk taking ? ». dans *Behavioural Research in Road Safety X*. Department for Transport, London, United Kingdom. Tenth seminar (2000) proceedings, p 138-143.
- West, R., J. Elander et D. French. 1992a. Decision Making, Personality and Driving Style as Correlates of Individual Accident Risk. Transport Research Laboratory, England. Research report no 309, 90 p.
- West, R., J. Elander et D. French. 1992b. « Mild social deviance, type-a personality, and decision making style as predictors of self-reported driving style and traffic accident risk ». dans *Behavioural Research in Road Safety II*. Transport Research Laboratory, England. Proceedings of a seminar at Manchester University, 17-18 september 1991, p. 1-12.
- West, R., D. French, R. Kemp et J. Elander. 2003. « Direct observation of driving, self reports of driving behaviour, and accident involvement ». *Ergonomics*, vol. 36, no 5, p. 557-567.
- Wilde, G. 1982. « The theory of risk-homeostasis : implications for safety and health ». *Risk Analysis*, vol. 2, no 4, p. 209-225.
- Wilde, G. 1994. *Target Risk. Dealing with the Danger of Death, Disease and Damage in Everyday Decisions*. Toronto : PDE Publications, 234 pages.
- Wood, W., J. M. Quinn et D. A. Kashy. 2002. « Habits in everyday life : thought, emotion, and action ». *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 83, no 6, p. 1281-1297.
- Wood, W., L. Tam et M. Guerrero Witt. 2005. « Changing circumstances, disrupting habits ». *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 88, no 6, p. 918-933.
- Zuckerman, M. 1994. *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. New York : Cambridge University Press, 463 p.

ANNEXE I
FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Formulaire de participation à la recherche :

***Une analyse des habitudes quotidiennes en
matière de conduite automobile***

Responsable: Nathalie Beaulieu

Je soussigné (e) accepte de participer à la recherche qui porte sur les habitudes quotidiennes en matière de conduite automobile.

- 1- Cette recherche a pour objectif d'étudier la diversité des habitudes quotidiennes en matière de conduite automobile.
- 2- La tâche consiste à participer à une entrevue d'une durée approximative de deux heures.
- 3- L'entrevue portera sur les différentes façons de conduire adoptées par le participant, de même que sur la dynamique des habitudes de conduite au plan familial.
- 4- Le participant peut se retirer en tout temps sans préjudice et sans avoir à justifier sa décision.
- 5- La confidentialité des réponses est assurée. Les noms des participants ne figureront dans aucun rapport et seule la responsable de la recherche y aura accès.
- 6- Cette étude permettra d'analyser les habitudes quotidiennes de conduite et d'explorer les facteurs qui contribuent à leur structuration.

Cette recherche est réalisée par Nathalie Beaulieu, étudiante au programme de Ph. D en Sciences humaines appliquées de l'Université de Montréal et professionnelle de recherche au Département d'information et de communication de l'Université Laval. On peut la joindre par téléphone au : (418) 656-2131, poste 12459, par télécopieur : (418) 656-7807 ou par courrier électronique : Nathalie.Beaulieu@com.ulaval.ca

Signature du (de la) participant(e)

Date

ANNEXE II
SCHÉMAS D'ENTREVUE

SCHÉMA D'ENTREVUE « PARENTS »

Demander l'autorisation et expliquer la raison de l'enregistrement :

Si vous le voulez bien, je vais enregistrer cette entrevue. Je n'ai pas l'intention de la faire écouter par d'autres, tout ce que vous allez me dire va rester confidentiel. L'enregistrement vise à me simplifier la tâche; comme je n'ai pas à tout prendre en notes, je peux mieux écouter et m'assurer que je ne perds pas d'éléments importants dans ce que vous allez me dire.

Signature du formulaire de consentement

Réexpliquer le but et le fonctionnement de l'étude :

Comme je vous l'ai dit ou comme X vous l'a dit, le but de cette étude est de mieux comprendre les différentes habitudes des gens en matière de conduite automobile, de mieux comprendre la façon de conduire des gens et de leur famille, de voir quelles sont les habitudes de chacun et à quel point elles se ressemblent ou à quel point elles sont différentes.

Pour ce qui est de la façon de procéder, il y a quelques thèmes dont j'aimerais que vous me parliez mais je n'ai pas pour autant toute une série de questions précises à vous poser. Il s'agit plutôt de questions générales, sur lesquelles j'aimerais, si vous êtes d'accord, que vous m'en disiez le plus possible. Je vais peut-être vous demander des détails ou des précisions à l'occasion mais, dans l'ensemble, je vais vous laisser me parler de votre façon de conduire votre auto.

Si vous êtes d'accord, nous allons commencer immédiatement. Est-ce que ça va ?

Volet I Description générale des pratiques

Ce que j'aimerais d'abord, c'est que vous me décriviez votre façon de conduire, que vous me décriviez ce que vous faites, comment vous vous y prenez lorsque vous êtes derrière le volant. Voulez-vous me dire des choses là-dessus ?

(Si demande de quoi je veux qu'il (qu'elle) parle exactement : Décrivez-moi toutes les choses qui vous viennent à l'esprit spontanément quand vous pensez à votre façon de conduire. Tout m'intéresse.)

Volet II Description spécifique des pratiques

1. Ceinture

Est-ce qu'avant de partir vous attachez votre ceinture ?

Vous est-il déjà arrivé de ne pas le faire ? Si oui, à quelle(s) occasion(s) ? Pourquoi ne l'aviez-vous pas attachée ? *Voir à distinguer habitudes spécifiques / Cpts inhabituels*

Si l'attache toujours : Est-ce que vous pouvez quand même imaginer une situation dans laquelle vous n'attacheriez pas votre ceinture ? Laquelle et pourquoi ?

Est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que vous changiez votre façon de faire, que demain matin vous arrêtiez totalement d'attacher votre ceinture ? Qu'est-ce qui vous amènerait à ça ?

Si non, pourquoi attachez-vous toujours votre ceinture ?

Si ne l'attache pas à l'occasion : Est-ce que vous pouvez imaginer d'autres situations dans lesquelles vous n'attacheriez pas votre ceinture ? Lesquelles et pourquoi ?

Est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que vous changiez votre façon de faire, qu'à partir de demain matin vous attachiez toujours votre ceinture ? Qu'est-ce qui vous amènerait à ça ?

À l'inverse, est-ce que vous croyiez qu'il serait possible qu'à partir de demain matin vous arrêtiez totalement d'attacher votre ceinture ? Qu'est-ce qui vous amènerait à ça ?

Si non, pourquoi attachez-vous votre ceinture la plupart du temps ?

2. Opérations de prise d'information (couvrir : pattern général de visualisation, observation des « cadrans » de bord, situation d'obstruction de la vision)

Quand vous conduisez, est-ce que vous regardez beaucoup ce qui se passe sur la route et dans votre voiture ? Comment cela se passe-t-il de façon générale ?

Est-ce qu'il y a des situations ou des occasions où, par rapport à X, vous procédez différemment ? Que faites-vous exactement, dans quelles situations et pourquoi ?

Est-ce que vous pouvez imaginer d'autres situations dans lesquelles votre façon de regarder ce qui se passe sur la route pourrait changer ?

Si oui, qu'est-ce que vous feriez et qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous changiez votre façon de faire ? Qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ne voyez-vous pas de raison qui pourrait vous amener à changer ?

3. Activités parallèles (boire / manger, utilisation radio / lecteur cassette / cd, téléphone, ordinateur portable, maquillage, rasage, etc.)

Est-ce qu'il vous arrive de faire plusieurs choses en même temps lorsque vous conduisez ? Par exemple, parler au téléphone si vous en avez un, vous maquiller / vous raser, pironner la radio, changer de CD, etc. Comment ça se passe de façon générale ?

Est-ce qu'il y a des situations ou des occasions où, par rapport à X, vous procédez différemment ? Que faites-vous exactement, dans quelles situations et pourquoi ?

Est-ce que vous pouvez imaginer d'autres situations dans lesquelles votre façon de faire par rapport à X pourrait changer ?

Si oui, qu'est-ce que vous feriez et qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous changiez votre façon de faire ? Qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ne voyez-vous pas de raison qui pourrait vous amener à changer ?

4. Vitesse de croisière

À quelle vitesse roulez-vous, en règle générale, quand vous conduisez en ville ?

Est-ce qu'il y a des occasions ou des endroits dans la ville où vous roulez plus vite ? Lesquelles et pourquoi ? À quelle vitesse roulez-vous alors ?

Vous dites que vous pouvez rouler jusqu'à X km/h dans la situation Y. Vous est-il déjà arrivé de rouler plus vite encore (dans ce même type de situation ou ailleurs) ? Si oui, à quelle occasion et pourquoi ? À quelle vitesse rouliez-vous alors ?

Est-ce que vous pensez qu'il serait possible que vous rouliez encore plus vite que Z ? Cela vous est-il déjà arrivé ?

Si oui, dans quelles circonstances et à quelle vitesse rouliez-vous / rouleriez-vous ?

Si non, pourquoi ?

Est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous rouliez, de façon générale, un peu plus vite ?

Si oui, à quelle vitesse rouleriez-vous et qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ?

À l'inverse, est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous rouliez, de façon générale, un peu plus lentement ?

Si oui, à quelle vitesse rouleriez-vous et qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ?

Si pas déjà abordé, réexaminer pour autoroutes urbaines, autoroutes interurbaines, routes de campagne. S'assurer que la dimension conduite d'été / conduite d'hiver a été minimalement couverte.

5. Feux de circulation

Est-ce qu'il vous arrive de passer sur les feux jaunes ou même sur ce qu'on appelle les feux jaunes oranges ? Comment cela se passe-t-il de façon générale quand vous arrivez aux feux de circulation ?

Est-ce qu'il y a des situations ou des occasions où, par rapport à X, vous procédez différemment, où vous passez plus souvent ou, à l'inverse, moins souvent sur les feux jaunes (ou jaunes oranges) ? Que faites-vous exactement, dans quelles situations et pourquoi ?

Est-ce que vous pouvez imaginer d'autres situations dans lesquelles vous passeriez plus, ou à l'inverse moins, sur les feux jaunes (ou jaunes oranges) ?

Si oui, qu'est-ce que vous feriez et qu'est-ce qui vous amènerait à changer ?

Est-ce que vous croyez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous arrêtiez complètement de passer sur les jaunes ? Qu'est-ce qui vous amènerait à changer votre façon de faire ?

À l'inverse, est-ce que vous croyez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous vous en permettiez un peu plus et que vous passiez même sur des jaunes oranges ? Qu'est-ce qui vous amènerait à changer votre façon de faire ?

(Le cas échéant) Pourquoi ne voyez-vous pas de raison qui pourrait vous amener à changer là-dessus ?

Avez-vous eu l'occasion de tester le virage à droite sur feu rouge ?

Si oui, comment ça s'est passé ?

Avez-vous pu passer souvent ?

Que pensez-vous du virage à droite sur feu rouge ?

6. Alcool

Etes-vous d'accord pour me parler de l'alcool maintenant ? Vous est-il déjà arrivé d'avoir bu un peu d'alcool et de conduire ensuite ?

Vous êtes-vous déjà demandé si vous n'étiez pas tout juste sur la limite ? Si oui, comment ça s'est passé ? Est-ce que vous conduisiez différemment ? Pourquoi ?

Vous est-il déjà arrivé de conduire alors que vous pensiez être un peu (ou même pas mal) au-dessus de la limite ? Si oui, comment ça s'est passé ? Est-ce que vous conduisiez différemment ? Pourquoi ?

Est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, ce soit tolérance zéro pour vous et que vous ne preniez même plus une seule goutte d'alcool avant de conduire ? Qu'est-ce qui vous amènerait à ça ?

À l'inverse, est-ce que vous croyiez qu'il serait possible que, à partir de demain matin, vous vous en permettiez un peu plus ? Qu'est-ce qui vous amènerait à ça ?

(Le cas échéant) Pourquoi ne voyez-vous pas de raison qui pourrait vous amener à changer là-dessus ?

7. Comportements exceptionnels

Est-ce que vous vous souvenez d'une occasion où vous avez vraiment conduit différemment, où votre façon de conduire n'était pas la même que celle que vous adoptez habituellement ? Si oui, que s'était-il passé ? Qu'avez-vous fait et pourquoi ?

On va maintenant, si vous le voulez bien, aborder d'autres types de questions.

8. Commentaires de l'entourage

J'aimerais savoir s'il y a des gens dans votre entourage qui font ou qui ont déjà fait des commentaires – positifs ou négatifs – sur votre façon de conduire ? (Voir spécifiquement ce que disent / ont dit conjoint(e) et enfant(s)) Si oui, qu'est-ce qu'ils vous ont dit ?

9. S'il y a lieu, facteurs de changement qui pourraient émaner de l'entourage

Qu'est-ce qu'il(s) (qu'elle(s)) devrai(en)t vous dire pour vous convaincre de conduire autrement, ou qu'est-ce qui devrait se passer pour qu'on vous convainque de conduire autrement ? Est-ce possible ?

10. Commentaires sur la conduite des autres

De votre côté, que pensez-vous de la façon de conduire de votre conjoint(e) ? De votre (vos) enfant(s) ?

Volet III Apprentissage de la conduite

Et si on abordait maintenant la question de l'apprentissage de la conduite. Pouvez-vous me dire comment vous avez appris à conduire, comment ça s'est passé quand vous avez commencé à conduire ?

Avez-vous conduit avant d'avoir votre permis ?

Avez-vous suivi des cours ?

Vos parents (ou d'autres membres de la famille) vous ont-ils aidé à apprendre à conduire ?

Est-ce que vous voyiez des choses dans votre façon de conduire qui seraient semblables ou différentes de celle de vos parents (telle qu'elle était autrefois, quand vous avez commencé à conduire) ? Que faites-vous qui seraient semblables / différents à la façon de conduire de votre père ? De votre mère ? De vos frères et / ou sœurs ?

Si vous vous reportez en arrière, depuis que vous avez votre permis, voyez-vous des choses qui ont changé dans votre façon de conduire, des façons de faire qui seraient différentes aujourd'hui ? Qu'est-ce qui a changé et pourquoi ?

Pensez-vous que certaines des choses que vous faites lorsque vous conduisez sont très généralisées (ex.: tout le monde fait ça, tous les hommes/ toutes les femmes font ça, tous les gens de ma génération font ça, etc.) ? Pouvez-vous me donner des exemples ?

Prendre des cas dans les normes et demander si connaît des gens dans l'entourage qui font pas comme ça.

Prendre les cas hors normes, s'il y a lieu, et demander si connaît des gens dans l'entourage ou ailleurs qui font ça aussi.

À l'inverse, pensez-vous qu'il y a des choses que vous faites lorsque vous conduisez qui vous sont très personnelles, des choses que vous feriez différemment de votre entourage ? Pouvez-vous me donner des exemples ?

Avez-vous vécu des expériences particulières sur la route – des accidents, des petits accrochages ou même des petits incidents sans conséquence mais qui vous ont quand même marqué ? Pouvez-vous me raconter les expériences que vous avez vécues sur la route ?

Est-ce que cet/ces événement(s) vous ont amené à changer votre façon de conduire ? Si oui, en quoi précisément et pourquoi ?

À votre avis, est-ce que la façon de conduire de votre (vos) enfant(s) est semblable ou différente de la vôtre ? En quoi précisément serait-elle semblable ou différente à celle de X ? À celle de Y ?

Comment ça s'est passé quand X (et Y) ont commencé à conduire ? Vous êtes-vous beaucoup impliqué ?

L'avez-vous aidé à pratiquer ?

Comment cela s'est-il passé ?

A-t-il conduit avant d'avoir son permis ?

Quand X (et Y) ont commencé à conduire, est-ce qu'il y a des choses sur lesquelles vous avez insisté, des choses que vous vouliez absolument qu'il(s)/qu'elle(s) fassent ou, au contraire, ne fassent pas ?

Volet IV Conduite rêvée

Une dernière question avant de conclure. Pouvez-vous me dire qu'elle serait pour vous la situation de conduite rêvée ? Autrement dit, si vous pouviez changer le monde demain matin et conduire vraiment comme vous le voulez, comment vous voyiez ça ?

Fiche signalétique

SCHÉMA D'ENTREVUE « ENFANTS »

Demander l'autorisation et expliquer la raison de l'enregistrement :

Si tu le veux bien, je vais enregistrer cette entrevue. Je n'ai pas l'intention de la faire écouter par d'autres, tout ce que tu vas me dire va rester confidentiel. L'enregistrement vise à me simplifier la tâche; comme je n'ai pas à tout prendre en notes, je peux mieux écouter et m'assurer que je ne perds pas d'éléments importants dans ce que tu vas me dire.

Signature du formulaire de consentement

Réexpliquer le but et le fonctionnement de l'étude :

Comme je te l'ai dit ou comme X te l'a dit, le but de cette étude est de mieux comprendre les différentes habitudes des gens en matière de conduite automobile, de mieux comprendre la façon de conduire des gens et de leur famille, de voir quelles sont les habitudes de chacun et à quel point elles se ressemblent ou à quel point elles sont différentes.

Pour ce qui est de la façon de procéder, il y a quelques thèmes dont j'aimerais que tu me parles mais je n'ai pas pour autant toute une série de questions précises à te poser. Il s'agit plutôt de questions générales, sur lesquelles j'aimerais, si tu es d'accord, que tu m'en dises le plus possible. Je vais peut-être te demander des détails ou des précisions à l'occasion mais, dans l'ensemble, je vais te laisser me parler de ta façon de conduire.

Si tu es d'accord, nous allons commencer immédiatement. Est-ce que ça va ?

Volet I Description générale des pratiques

Ce que j'aimerais d'abord, c'est que tu me décrives ta façon de conduire, que tu me décrives ce que tu fais, comment tu t'y prends lorsque tu es derrière le volant. Veux-tu me dire des choses là-dessus ?

(Si demande de quoi je veux qu'il (qu'elle) parle exactement : Décris-moi toutes les choses qui te viennent à l'esprit spontanément quand tu penses à ta façon de conduire. Tout m'intéresse.)

Volet II Description spécifique des pratiques

1. Ceinture

Est-ce qu'avant de partir tu attaches ta ceinture ?

T'est-il déjà arrivé de ne pas le faire ? Si oui, à quelle(s) occasion(s) ? Pourquoi ne l'avais-tu pas attachée ? *Voir à distinguer habitudes spécifiques / Cpts inhabituels*

Si l'attache toujours : Est-ce que tu peux quand même imaginer une situation dans laquelle tu n'attacherais pas ta ceinture ? Laquelle et pourquoi ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que tu changes ta façon de faire, que demain matin tu arrêtes totalement d'attacher ta ceinture ? Qu'est-ce qui t'amènerait à ça ?

Si non, pourquoi attaches-tu toujours ta ceinture ?

Si ne l'attache pas à l'occasion : Est-ce que tu peux imaginer d'autres situations dans lesquelles tu n'attacherais pas ta ceinture ? Lesquelles et pourquoi ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que tu changes ta façon de faire, qu'à partir de demain matin tu attaches toujours ta ceinture ? Qu'est-ce qui t'amènerait à ça ?

À l'inverse, est-ce que tu crois qu'il serait possible qu'à partir de demain matin tu arrêtes totalement d'attacher ta ceinture ? Qu'est-ce qui t'amènerait à ça ?

Si non, pourquoi attaches-tu ta ceinture la plupart du temps ?

2. Opérations de prise d'information (couvrir : pattern général de visualisation, observation des « cadrans » de bord, situation d'obstruction de la vision)

Quand tu conduis, est-ce que tu regardes beaucoup ce qui se passe sur la route et dans la voiture ? Comment cela se passe-t-il de façon générale ?

Est-ce qu'il y a des situations ou des occasions où, par rapport à X, tu procèdes différemment ?
Que fais-tu exactement, dans quelles situations et pourquoi ?

Est-ce que tu peux imaginer d'autres situations dans lesquelles ta façon de regarder ce qui se passe sur la route pourrait changer ?

Si oui, qu'est-ce que tu ferais et qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu changes ta façon de faire ? Qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ne vois-tu pas de raison qui pourrait t'amener à changer ?

3. Activités parallèles (boire / manger, utilisation radio / lecteur cassette / cd, téléphone, ordinateur portable, maquillage, rasage, etc.)

Est-ce qu'il t'arrive de faire plusieurs choses en même temps lorsque tu conduis ? Par exemple, parler au téléphone si tu en as un, te maquiller / te raser, écouter la radio, changer de CD, etc. Comment ça se passe de façon générale ?

Est-ce qu'il y a des situations ou des occasions où, par rapport à X, tu procèdes différemment ?
Que fais-tu exactement, dans quelles situations et pourquoi ?

Est-ce que tu peux imaginer d'autres situations dans lesquelles ta façon de faire par rapport à X pourrait changer ?

Si oui, qu'est-ce que tu ferais et qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu changes ta façon de faire ? Qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ne vois-tu pas de raison qui pourrait t'amener à changer ?

4. Vitesse de croisière

À quelle vitesse roules-tu, en règle générale, quand tu conduis en ville ?

Est-ce qu'il y a des occasions ou des endroits dans la ville où tu roules plus vite ? Lesquelles et pourquoi ? À quelle vitesse roules-tu alors ?

Tu me dis que tu peux rouler jusqu'à X km/h dans la situation Y. T'est-il déjà arrivé de rouler plus vite encore (dans ce même type de situation ou ailleurs) ? Si oui, à quelle occasion et pourquoi ? À quelle vitesse roulais-tu alors ?

Est-ce que tu penses qu'il serait possible que tu roules encore plus vite que Z ? Cela t'est-il déjà arrivé ?

Si oui, dans quelles circonstances et à quelle vitesse roulais-tu / roulerais-tu ?

Si non, pourquoi ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu roules, de façon générale, un peu plus vite ?

Si oui, à quelle vitesse roulerais-tu et qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ?

À l'inverse, est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu roules, de façon générale, un peu plus lentement ?

Si oui, à quelle vitesse roulerais-tu et qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Si non, pourquoi ?

Si pas déjà abordé, réexaminer pour autoroutes urbaines, autoroutes interurbaines, routes de campagne. S'assurer que la dimension conduite d'été / conduite d'hiver a été minimalement couverte.

5. Feux de circulation

Est-ce qu'il t'arrive de passer sur les feux jaunes ou même sur ce qu'on appelle les feux jaunes oranges ? Comment cela se passe-t-il de façon générale quand tu arrives aux feux de circulation ?

Est-ce qu'il y a des situations ou des occasions où, par rapport à X, tu procèdes différemment, où tu passes plus souvent ou, à l'inverse, moins souvent sur les feux jaunes (ou jaunes oranges) ? Que fais-tu exactement, dans quelles situations et pourquoi ?

Est-ce que tu peux imaginer d'autres situations dans lesquelles tu passerais plus, ou à l'inverse moins, sur les feux jaunes (ou jaunes oranges) ?

Si oui, qu'est-ce que tu ferais et qu'est-ce qui t'amènerait à changer ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu arrêtes complètement de passer sur les jaunes ? Qu'est-ce qui t'amènerait à changer ta façon de faire ?

À l'inverse, est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu t'en permittes un peu plus et que tu passes même sur des jaunes oranges ? Qu'est-ce qui t'amènerait à changer ta façon de faire ?

(Le cas échéant) Pourquoi ne vois-tu pas de raison qui pourrait t'amener à changer là-dessus ?

As-tu eu l'occasion de tester le virage à droite sur feu rouge ?

Si oui, comment ça s'est passé ?

As-tu pu passer souvent ?

Que penses-tu du virage à droite sur feu rouge ?

6. Alcool

Es-tu d'accord pour me parler de l'alcool maintenant ? T'est-il déjà arrivé d'avoir bu un peu d'alcool et de conduire ensuite ?

T'es-tu déjà demandé si tu n'étais pas tout juste sur la limite ? Si oui, comment ça s'est passé ?

Est-ce que tu conduisais différemment ? Pourquoi ?

T'est-il déjà arrivé de conduire alors que tu pensais être un peu (ou même pas mal) au-dessus de la limite ? Si oui, comment ça s'est passé ? Est-ce que tu conduisais différemment ? Pourquoi ?

Est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, ce soit tolérance zéro pour toi et que tu ne prennes même plus une seule goutte d'alcool avant de conduire ? Qu'est-ce qui t'amènerait à ça ?

À l'inverse, est-ce que tu crois qu'il serait possible que, à partir de demain matin, tu t'en permettes un peu plus ? Qu'est-ce qui t'amènerait à ça ?

(Le cas échéant) Pourquoi ne vois-tu pas de raison qui pourrait t'amener à changer là-dessus ?

T'est-il déjà arrivé de conduire après avoir fumé un joint ? Si oui, comment ça s'est passé ? Est-ce que tu conduisais différemment ? Pourquoi ?

7. Comportements exceptionnels

Est-ce que tu te souviens d'une occasion où tu as vraiment conduit différemment, où ta façon de conduire n'était pas la même que celle que tu adoptes habituellement ? Si oui, que s'était-il passé ? Qu'avais-tu fait et pourquoi ?

On va maintenant, si tu le veux bien, aborder d'autres types de questions.

8. Commentaires de l'entourage

J'aimerais savoir s'il y a des gens dans ton entourage qui font ou qui ont déjà fait des commentaires – positifs ou négatifs – sur ta façon de conduire ? (Voir spécifiquement ce que disent / ont dit parents, frère(s)/sœur(s) et ami(es)) Si oui, qu'est-ce qu'ils t'ont dit ?

9. S'il y a lieu, facteurs de changement qui pourraient émaner de l'entourage

Qu'est-ce qu'il(s) (qu'elle(s)) devrai(en)t te dire pour te convaincre de conduire autrement, ou qu'est-ce qui devrait se passer pour qu'on te convainque de conduire autrement ? Est-ce possible ?

10. Commentaires sur la conduite des autres

De ton côté, que penses-tu de la façon de conduire de ton père ? De ta mère ? De ton/ta frère/soeur ?

Volet III Apprentissage de la conduite

Et si on abordait maintenant la question de l'apprentissage de la conduite. Peux-tu me dire comment tu as appris à conduire, comment ça s'est passé quand tu as commencé à conduire ?

Avais-tu conduit avant d'avoir ton permis ?

Avais-tu suivi des cours ? Si oui, comment ça s'est passé ?

Comment ça s'est passé avec tes parents quand tu as commencé à conduire ? Est-ce qu'ils se sont beaucoup impliqués ? Est-ce qu'ils t'ont aidé à apprendre à conduire ?

Est-ce que d'autres personnes t'ont aidé à apprendre à conduire (frère / sœur, ami(e)) ?

Quand tu as commencé à conduire, est-ce qu'il t'est arrivé d'observer la façon de conduire des autres pour voir comment eux ils s'y prenaient ? Si oui, qui as-tu observé et à quoi as-tu porté attention ?

Est-ce que, dans toutes les choses qu'on t'a dites quand tu as commencé à conduire, il y a des choses qui se contredisaient, des façons de faire qui n'auraient pas été expliquées par les uns et les autres de la même façon ?

Est-ce qu'il y a des choses sur lesquelles tes parents ont insisté, des choses qu'ils voulaient absolument que tu fasses ou, au contraire, ne fasses pas ? As-tu tenu compte / tiens-tu compte de ces commentaires dans ta façon de conduire actuelle ?

Est-ce que tu vois des choses dans ta façon de conduire qui seraient semblables ou différentes de celle de tes parents ? Que fais-tu qui seraient semblables / différents à la façon de conduire de ton père ? De ta mère ? De tes frères et / ou sœurs ?

Et par rapport à tes ami(e)s proches, vois-tu des choses dans ta façon de conduire qui seraient semblables ou différentes de la leur ? Qu'est-ce qui est semblable ou différent ?

Si tu te reportes en arrière, depuis que tu as commencé à conduire, vois-tu des choses qui ont changé dans ta façon de conduire, des façons de faire qui seraient différentes aujourd'hui ? Qu'est-ce qui a changé et pourquoi ?

Penses-tu que certaines des choses que tu fais lorsque tu conduis sont très généralisées (ex.: tout le monde fait ça, tous les hommes/ toutes les femmes font ça, tous les jeunes de mon âge font ça, etc.) ? Peux-tu me donner des exemples ?

Reprendre des cas dans les normes et demander si connaît des gens dans l'entourage qui font pas comme ça.

Reprendre les cas hors normes, s'il y a lieu, et demander si connaît des gens dans l'entourage ou ailleurs qui font ça aussi.

À l'inverse, penses-tu qu'il y a des choses que tu fais lorsque tu conduis qui te sont très personnelles, des choses que tu ferais différemment de ton entourage ? Peux-tu me donner des exemples ?

As-tu vécu des expériences particulières sur la route – des accidents, des petits accrochages ou même des petits incidents sans conséquence mais qui t'ont quand même marqué ? Peux-tu me raconter les expériences que tu as vécues sur la route ?

Est-ce que cet/ces événement(s) t'ont amené à changer ta façon de conduire ? Si oui, en quoi précisément et pourquoi ?

Volet IV Conduite rêvée

Une dernière question avant de conclure. Peux-tu me dire qu'elle serait pour toi la situation de conduite rêvée ? Autrement dit, si tu pouvais changer le monde demain matin et conduire vraiment comme tu le veux, comment vois-tu ça ?

Fiche signalétique

ANNEXE III
FICHES SIGNALÉTIQUES

No d'identification du participant :

FICHE SIGNALÉTIQUE « PARENTS »

Date de l'entrevue :

Heure de début :

Heure de fin :

Durée :

Profil du participant et profil familial :

Sexe :

 Homme Femme

Quel âge avez-vous ?

_____ ans

Quel est le dernier niveau de scolarité que vous avez atteint ?

 Primaire Collégial Secondaire Universitaire

Quel est votre métier ou votre occupation ?

Vous habitez ici dans la ville de :

Combien avez-vous d'enfants ?

 Fille(s) : Garçon(s) :

Quel âge ont-ils ?

Fille(s) _____ ans

Garçon(s) _____ ans

Quelle était l'occupation de vos parents ?

Père _____

Mère _____

Combien étiez-vous d'enfant(s) dans votre famille ?

 Fille(s) : Garçon(s) :

Profil de conduite automobile :

Depuis combien d'années détenez-vous votre permis de conduire ? _____ ans

Combien de kilomètres, approximativement, parcourez-vous au cours d'une année ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Moins de 10 000 km | <input type="checkbox"/> de 30 à 39 999 km |
| <input type="checkbox"/> de 10 à 19 999 km | <input type="checkbox"/> de 40 à 49 999 km |
| <input type="checkbox"/> de 20 à 29 999 km | <input type="checkbox"/> plus de 50 000 km, i.e. _____ |

En règle générale, diriez-vous que vous conduisez :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Tous les jours | <input type="checkbox"/> Quelques fois par mois |
| <input type="checkbox"/> Quelques fois par semaine | <input type="checkbox"/> Moins de quelques fois par mois |

Est-ce que vous conduisez :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Surtout les jours de semaine | <input type="checkbox"/> Surtout en fin de semaine |
| <input type="checkbox"/> Les deux également | <input type="checkbox"/> Autre : _____ |

Dans quel but utilisez-vous la voiture ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Affaires liées au travail ou aux études | <input type="checkbox"/> Affaires personnelles ou familiales |
| <input type="checkbox"/> Activités de loisir ou récréatives | <input type="checkbox"/> Voyages à l'extérieur |

Est-ce que vous conduisez alors surtout :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> En ville (routes à 50 ou 70 km/h) | <input type="checkbox"/> Sur les autoroutes urbaines (ex.: Henri-IV) |
| <input type="checkbox"/> Entre deux villes (routes à 70 et 90 km/h) | <input type="checkbox"/> Dans une autre ville / un village |
| <input type="checkbox"/> Sur les autoroutes interurbaines | |

Quelle est la marque (et le modèle) de la voiture que vous conduisez le plus souvent ?

De quel type de voiture s'agit-il ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Voiture sport | <input type="checkbox"/> Voiture familiale |
| <input type="checkbox"/> Voiture utilitaire | <input type="checkbox"/> Autre : _____ |

Est-ce une voiture récente ? (année de la voiture) : _____

Y avez-vous accès souvent ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Oui, tous les jours | <input type="checkbox"/> Non, c'est-à-dire _____ |
|--|--|

Avez-vous déjà été impliqué dans un accident responsable ou pas responsable ?

Non

Oui

Si oui, combien de fois ? _____

De quel(s) type(s) d'accident s'agissait-il ?

DMS (nombre d'accident(s) :) Blessé(s) léger(s) (nombre d'acc. :)

Blessé(s) grave(s) (nombre d'acc. :)

Avez-vous déjà eu une contravention ?

Non

Oui

Si oui, combien ? _____

Cette (ces) contravention(s) vous les avez reçue(s) pour :

Excès de vitesse (nombre :) Stationnement (nombre :)

Autre(s) (nombre :)

Merci infiniment pour votre précieuse collaboration... !

No d'identification du participant :

FICHE SIGNALÉTIQUE « ENFANTS »

Date de l'entrevue :

Heure de début :

Heure de fin :

Durée :

Profil du participant :

Sexe :

 Homme Femme

Quel âge as-tu ?

_____ ans

Quel est le dernier niveau de scolarité que tu as atteint ?

 Primaire Collégial Secondaire Universitaire

Quel est ton métier ou ton occupation principale ?

Tu habites ici dans la ville de :

Profil de conduite automobile :

Depuis combien d'années / de mois as-tu ton permis de conduire régulier ?

_____ ans/mois

Tu as obtenu ton permis d'apprenti en quelle année ? _____

Et ton permis probatoire ? _____

Avais-tu suivi des cours de conduite ?

 Non Oui Cours théoriques Cours pratiques

Combien de kilomètres, approximativement, parcours-tu au cours d'une année ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Moins de 10 000 km | <input type="checkbox"/> de 30 à 39 999 km |
| <input type="checkbox"/> de 10 à 19 999 km | <input type="checkbox"/> de 40 à 49 999 km |
| <input type="checkbox"/> de 20 à 29 999 km | <input type="checkbox"/> plus de 50 000 km, i.e. _____ |

En règle générale, dirais-tu que tu conduis :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Tous les jours | <input type="checkbox"/> Quelques fois par mois |
| <input type="checkbox"/> Quelques fois par semaine | <input type="checkbox"/> Moins de quelques fois par mois |

Est-ce que tu conduis :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Surtout les jours de semaine | <input type="checkbox"/> Surtout en fin de semaine |
| <input type="checkbox"/> Les deux également | <input type="checkbox"/> Autre : _____ |

Dans quel but utilises-tu la voiture ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Affaires liées au travail ou aux études | <input type="checkbox"/> Affaires personnelles ou familiales |
| <input type="checkbox"/> Activités de loisir ou récréatives | <input type="checkbox"/> Voyages à l'extérieur |

Est-ce que tu conduis alors surtout :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> En ville (routes à 50 ou 70 km/h) | <input type="checkbox"/> Sur les autoroutes urbaines (ex.: Henri-IV) |
| <input type="checkbox"/> Entre deux villes (routes à 70 et 90 km/h) | <input type="checkbox"/> Dans une autre ville / un village |
| <input type="checkbox"/> Sur les autoroutes interurbaines | |

Quelle est la marque (et le modèle) de la voiture que tu conduis le plus souvent ?

De quel type de voiture s'agit-il ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Voiture sport | <input type="checkbox"/> Voiture familiale |
| <input type="checkbox"/> Voiture utilitaire | <input type="checkbox"/> Autre : _____ |

Est-ce une voiture récente ? (année de la voiture) : _____

Y as-tu accès souvent ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Oui, tous les jours | <input type="checkbox"/> Non, c'est-à-dire _____ |
|--|--|

As-tu déjà été impliqué dans un accident responsable ou pas responsable ?

Non

Oui

Si oui, combien de fois ? _____

De quel(s) type(s) d'accident s'agissait-il ?

DMS (nombre d'accident(s) :) Blessé(s) léger(s) (nombre d'acc. :)

Blessé(s) grave(s) (nombre d'acc. :)

As-tu déjà eu une contravention ?

Non

Oui

Si oui, combien ? _____

Cette (ces) contravention(s)tu les as reçue(s) pour :

Excès de vitesse (nombre :) Stationnement (nombre :)

Autre(s) (nombre :)

Merci infiniment pour ta précieuse collaboration... !