



La circulation inter-files : pratique pour les deux-roues, mais qu'en pensent les automobilistes? Analyse comparée de discours d'automobilistes sur ce comportement typique des usagers en deux-roues motorisé

Between-Lane Traffic: Convenient for Two-Wheeled Vehicles, but what do Car Drivers Think of It? A Comparative Analysis of Car Drivers' Discourse on this Typical Behavior of Two-Wheeled Motor Vehicle Users

Maud Hidalgo, Isabelle Ragot-Court and Chloé Eyssartier

Volume 11, Number 1, November 2015

Sur le thème de l'analyse de données textuelles informatisée

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1035938ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1035938ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Prise de parole

ISSN

1712-8307 (print)

1918-7475 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Hidalgo, M., Ragot-Court, I. & Eyssartier, C. (2015). La circulation inter-files : pratique pour les deux-roues, mais qu'en pensent les automobilistes? Analyse comparée de discours d'automobilistes sur ce comportement typique des usagers en deux-roues motorisé. *Nouvelles perspectives en sciences sociales*, 11(1), 253–284. <https://doi.org/10.7202/1035938ar>

Article abstract

This study aims to analyze the view of car drivers on lane-splitting by motorized two-wheelers (PTW). Never asked about this typical PTW's behavior, it is yet a practice that involves them on the operating point of view, despite they are not initiating this behaviour. For this, sixty semi-structured interviews with car drivers chosen for three criteria (city mobility, length of driving license and PTW's practice or not) have been conducted and have yielded a substantial lexical corpus of information. This corpus has been analyzed with the software ALCESTE. The results of this detailed analysis emphasize, among others, importance of the individuals' acquaintance with PTW and importance of the context of mobility and its social norms on practice and attitudes about lane-splitting.

Tous droits réservés © Prise de parole, 2015

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

La circulation inter-files : pratique pour les deux-roues, mais qu'en pensent les automobilistes? Analyse comparée de discours d'automobilistes sur ce comportement typique des usagers en deux-roues motorisé

MAUD HIDALGO

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports,
de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), Salon-de-Provence

ISABELLE RAGOT-COURT

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports,
de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), Salon-de-Provence

CHLOÉ EYSSARTIER

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement,
la mobilité et l'aménagement (Cerema), Nantes

Si la mobilité des deux-roues motorisés (2RM, par comparaison notamment aux quatre-roues motorisés, soit les 4RM)¹ ne représente qu'une faible part de la *mobilité* tous modes de déplacement confondus – 2,5 % en kilomètres parcourus² –, celle-ci est fortement surreprésentée dans les zones très urbanisées³,

¹ Les 2RM regroupent les trois catégories cyclomoteurs, motocyclettes légères et motocyclettes lourdes. Les scooters, en fonction de leur cylindrée et leur puissance appartiennent à l'une des trois catégories précitées.

² ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2011*, Paris, La documentation française, 2011.

³ Commissariat au développement durable, Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012, *Observation et statistiques*, n° 400, 2013.

avec, de manière générale, un risque d'accident plus élevé pour ceux qui circulent dans ces sites les plus urbanisés⁴. Corollairement, la pratique de la circulation inter-files (CIF) des conducteurs de 2RM, situation de conduite dans laquelle un 2RM circule entre deux files de véhicules allant dans le même sens afin de les dépasser, est d'autant plus fréquente dans les grandes agglomérations. La CIF et, plus largement, tout type de remontée de file sont en effet le plus souvent la conséquence d'une augmentation des 2RM dans un trafic de plus en plus congestionné. Ces pratiques permettent aux usagers en 2RM de tirer avantage d'une partie de la route non utilisée, ce qui leur permet de passer entre les voies des autres véhicules à l'arrêt ou ralentis⁵. Pour autant, la CIF n'a pas de statut clair sur le plan législatif : ni explicitement interdite, ni spécifiquement autorisée, elle est, pour l'heure, soumise aux aléas de la tolérance.

Sur le territoire français, les observations réalisés par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre (CETE NC) ainsi que le CETE Méditerranée⁶ décrivent que la circulation inter-files est largement pratiquée lorsque le trafic est dense, mais qu'elle est surtout socialement codifiée au moins en ce sens qu'elle se pratique essentiellement entre les 2 voies de circulation les plus à gauche. Au niveau du différentiel de vitesse entre les

⁴ Michael D. Keall & Stuart Newstead, « Analysis of Factors that Increase Motorcycle Rider Risk Compared to Car Driver Risk », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 23-29. À noter cependant que les accidents mortels se produisent majoritairement en dehors de ces zones.

⁵ Mira Sperley et Amanda Joy Pietz, *Motorcycle Lane-Sharing. Literature Review*, Oregon, Department of Transportation, Research Section, 2010.

⁶ CERTU et CETE NC, Rapport, *La détection des deux-roues motorisés : quels systèmes, quels outils?*, 2009, <http://www.certu.fr/catalogue>, site consulté le 7 novembre 2012; CERTU et CETE NP, *Usagers et déplacements en deux-roues motorisés. Analyse des enquêtes ménages déplacements*, 2010, <http://www.certu.fr/catalogue>, site consulté le 7 novembre 2012; CETE Méditerranée, Rapport, *Comportement des 2RM au droit des points d'échanges, Observations sur la zone d'action du CETE Méditerranée*, 2012; CETE Méditerranée, Rapport, *Remontée de file des 2RM. Observations sur la zone d'action du CETE Méditerranée*, 2012.

2RM et les autres véhicules, il est constaté en inter-files de gauche une vitesse du 2RM généralement supérieure aux vitesses des files de gauche et du milieu : 85 % avec un différentiel de vitesse ne dépassant pas 23 km/h.

La circulation inter-files des 2RM sur le plan accidentologique : globalement un enjeu sous-estimé et des régions plus sensibles que d'autres

D'un point de vue global, les rares analyses accidentologiques, récentes ou plus anciennes, au niveau national ou international⁷, qui font état de cette pratique spécifique en concluent une faible implication dans la survenue des accidents qui s'échelonne entre moins de 0,5 % et 5 % selon les zones géographiques considérées. Sur le territoire français, les données du Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation (BAAC) de l'année 2010 informent d'une accidentalité impliquant des motocyclistes « entre deux-files » de circulation qui s'élève en moyenne à 4 % des accidents impliquant une motocyclette. Qui plus est, en 2010, cette accidentalité spécifique (entre deux-files) est concentrée à 89,1% sur la région Île-de-France et, plus particulièrement encore, sur le périphérique parisien avec près d'un accident sur trois (31,4 %) ⁸. Toutefois, des travaux spécifiques sur le territoire français et plus situés localement laissent entendre que l'enjeu lié à la CIF des 2RM est probablement sous-estimé. Ainsi, Nicolas Clabaux et Jean-Emmanuel Michel montrent qu'à la lecture fine des procès-verbaux de l'année 2007, les accidents d'inter-files sur

⁷ David D. Clarke *et al.*, *In-Depth Study of Motorcycle Accidents*, Report n° 54, Road Safety Research, London, Publication for Department for Transport, 2004; Hugh H. Hurt, James V. Ouellet et David R. Thom, *Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures*, vol. 1, Technical Report, Washington, Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 1981; MAIDS, *In-Depth Investigations of Accidents Involving Powered Two Wheelers*, Version 2.0, Association of European Motorcycle Manufacturers (ACEM), 2009.

⁸ Christian Roy et Christian Machu, « L'accidentalité des motocyclistes en circulation entre deux files », Contribution écrite au groupe de travail « Circulation interfiles / équipements de protection individuelle » de l'observatoire interministériel de sécurité routière, Paris, 2012.

le réseau autoroutier non concédé de l'aire urbaine marseillaise s'élèveraient à 7 cas alors que, selon les manœuvres identifiées uniquement à partir des Bulletins d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation (BAAC), on relève que les forces de l'ordre ont identifié parmi ces 7 cas seulement 2 pour lesquels la « manœuvre principale avant l'accident » du motocycliste relevait de la modalité : « entre 2 files »⁹.

Avec toute la prudence requise à l'énoncé de chiffres, Guyot rapporte une distribution moyenne par région sur le territoire français pour la période 2005-2011 des accidents moto en inter-files qui confirme l'enjeu majeur sur l'Île-de-France comparativement aux autres régions, puisque cette région ressort nettement comme la plus touchée avec plus de 86 % de ce type d'accident dénombrés chaque année dans la période (pour mémoire, en Île-de-France : 40,2 % de l'accidentalité moto nationale). Viennent ensuite la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec moins de 6,3 % de ces accidents (en Provence-Alpes-Côte d'Azur : 16,5 % de l'accidentalité moto nationale) et la région Rhône Alpes avec 1,4 % (en Rhône Alpes: 6,3 % de l'accidentalité moto nationale); on dénombre 5,6 % de ces accidents au total dans les 19 autres régions françaises (pour les 19 autres régions : 37,0 % de l'accidentalité moto nationale)¹⁰.

Le défaut de détection des 2RM : origine et conséquences des difficultés d'interaction

Dans le cas précis de la CIF, il apparaît la plupart du temps un manquement de la part de l'automobiliste sur le plan de la détection ou de la prise en compte des usagers 2RM avec un ou plusieurs éléments intervenants qui peuvent être notamment être liés à la vitesse des usagers 2RM¹¹. Le principal problème de

⁹ Nicolas Clabaux et Jean-Emmanuel Michel, Contribution écrite au groupe de travail « Circulation interfiles / équipements de protection individuelle » de l'observatoire interministériel de sécurité routière, Annexe 3.2., Paris, 2012.

¹⁰ Régis Guyot, *Circulation inter-files des deux-roues motorisés*, Rapport du ministère de l'intérieur, Paris, 2012.

¹¹ Barry Sexton, John Fletcher et Kevin Hamilton, *Motorcycle Accidents and Casualties in Scotland 1992-2002*, Research Findings n° 194/2004, Edinburgh,

sécurité s'exprime dans le défaut d'attente de l'automobiliste quant à la rencontre potentielle avec un 2RM qui le dépasse, lorsque le trafic est arrêté ou ralenti, et qui opère une manœuvre impliquant un déplacement latéral juste à hauteur du 2RM¹². Hugh H. Hurt, James V. Ouellet et David R. Thom avancent aussi la congestion (modérée ou forte) du trafic comme participant aux obstacles à la détection des 2RM et citent l'échec des automobilistes à détecter – soit absence de détection, soit détection trop tardive – et à reconnaître les 2RM comme la cause prédominante des accidents impliquant un 2RM¹³. Cet argument renvoie à la perceptibilité des 2RM qui leur fait souvent défaut. Car si, aujourd'hui, 30 ans après les observations de Hurt et de ses collaborateurs, des évolutions sont observées tant au niveau des caractéristiques physiques et dynamiques des 2RM, que de l'ensemble des aspects liés à leur perceptibilité, les propos des auteurs restent d'actualité au regard des observations récentes en accidentologie notamment¹⁴.

La faible perceptibilité des 2RM s'exprime à différents niveaux – cognitif, perceptif et comportemental. En effet, la faible proportion de 2RM dans le trafic (2 % au niveau national en termes de kilomètres parcourus, mais certaines études chiffrent un trafic en 2RM bien supérieur dans les grandes agglomérations telles Marseille ou Paris où le trafic est d'environ 17 %¹⁵) entraînerait chez les automobilistes l'activation de schémas dans

Transport Planning Group, Scottish Executive Social Research, 2004.

¹² *Ibid.*; David D. Clarke *et al.*, *In-Depth Study of Motorcycle Accidents*, *op. cit.*; David D. Crundall *et al.*, « Car Drivers' Attitudes towards Motorcyclists: A Survey », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 40, n° 3, 2008, p. 983-993.

¹³ Hugh H. Hurt, James V. Ouellet et David R. Thom, *op. cit.*

¹⁴ Eleni I. Vlahogianni, George Yannis et John C. Golias, « Overview of Critical Risk Factors in Power-Two-Wheeler Safety », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 12-22.

¹⁵ Marion Maestracci *et al.*, « Powered Two-Wheelers Road Accidents and their Risk Perception in Dense Urban Areas: Case of Paris », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 114-123; Jean-Emmanuel Michel, Jean-Yves Fournier et Nicolas Clabaux, « Place des deux-roues motorisés dans la circulation urbaine : une étude observationnelle », *Transport Environnement Circulation*, n° 217, 2013, p. 58-61.

lesquels la probabilité de rencontrer un 2RM est faible¹⁶ et des facteurs de risque qui peuvent y être associés. Ainsi, l'infériorité numérique des 2RM dans le trafic est considérée comme un premier facteur affectant leur détectabilité : la probabilité de détection et la distance de détection étant fortement influencées par les attentes¹⁷. À cela, s'ajoute le faible gabarit des deux-roues à moteur qui les rend objectivement difficilement détectables par les automobilistes¹⁸ et les conducteurs de 2RM n'adaptent pas nécessairement leurs comportements à cette faible détectabilité qui les caractérise, entraînant potentiellement des effets de surprise et/ou de surgissement. Cette explication relève d'une méconnaissance, d'une mauvaise évaluation ou d'une absence de prise en compte de la part des conducteurs de 2RM de ce qui constitue un élément central de leur vulnérabilité. Pour les automobilistes, c'est justement cette imprévisibilité associée ou ajoutée à une vitesse jugée excessive qui constituent les principaux facteurs de risque perçus¹⁹. Plus concrètement, l'imprévisibilité des conducteurs de 2RM renvoie à des comportements rendus possible par les caractéristiques dynamiques de leur véhicule et qui peuvent même constituer des standards comportementaux

¹⁶ Pierre Van Elslande, Yves Page et Philippe Lermine, « La détectabilité du deux-roues motorisé », dans Régis Guyot (dir.), *Gisements de sécurité routière pour les deux-roues motorisés*, Paris, La documentation française, 2008, p. 73-86.

¹⁷ David. D. Clarke *et al.*, « The Role of Motorcyclist and Other Behavior in Two Types of Serious Accident in the UK », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 39, n° 5, 2007, p. 974-981; Peter A. Hancock *et al.*, « Driver Workload during Differing Driving Maneuvers », *Accident Analysis and Prevention*, n° 22, n° 3, 1990, p. 281-290; Mai-Britt Herslund et Niels O. Jørgensen, « Looked-but-Failed-to-See-Errors in Traffic », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 35, n° 6, 2003, p. 885-891; Domenico Magazzù, Mario Comelli et Alessandra Marinoni, « Are Car Drivers Holding a Motorcycle Licence less Responsible for Motorcycle-Car Crash Occurrence?: A Non-Parametric Approach », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 38, n° 2, 2006, p. 365-370.

¹⁸ Eleni I. Vlahogianni, George Yannis et John C. Golias, *op.cit.*

¹⁹ Isabelle Ragot-Court, Christophe Mundutéguy et Jean-Yves Fournier, « Risk and Threat Factors in Prior Representations of Driving Situations among Powered Two-Wheeler Riders and Car Drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 49, 2012, p. 96-104.

pour cette catégorie d'usagers: le slalom entre les voitures, les situations de dépassement qui incluent le dépassement par la droite, tout type de remontées de file dont la CIF.

Quant aux erreurs des automobilistes, Pierre Van Elslande conclut que, de manière globale, leur méconnaissance générale à l'égard des 2RM entraîne souvent un manque d'attention envers eux, des évaluations erronées des situations rencontrées dont une recherche inadaptée d'information et l'exécution de manœuvres inappropriées²⁰. Cette méconnaissance peut prendre la forme d'une surestimation des compétences ou du moins d'une non-remise en cause de ses propres compétences ainsi que de croyances erronées à propos des caractéristiques physiques et dynamiques des 2RM²¹. L'ignorance des automobilistes peut à la fois avoir une incidence sur les attentes concernant le comportement des conducteurs de 2RM et être à l'origine des incompréhensions et de l'adoption de comportements soudains et non adaptés envers les conducteurs de 2RM. Ces derniers évoquent d'ailleurs les changements de voies / déboîtements des automobilistes sans signalement de la manœuvre à venir comme plus haut facteur de risque (notamment dû à des activités annexes à la tâche de conduite, téléphone par exemple, qui sont sources d'inattention et de distraction)²².

De fait, la pratique de la CIF des conducteurs de 2RM relève par nature de situations d'interactions avec les automobilistes dans un espace de déplacement partagé, mais non conçu pour un tel trafic. Dans un tel contexte, au-delà de la réglementation ou de la dangerosité de tel ou tel comportement, il est important de considérer les croyances et le ressenti relatifs à ses propres compétences et aux comportements des différents usagers pour la gestion de leurs interactions.

²⁰ Pierre Van Elslande, « Erreurs de conduite et besoin d'aide: une approche accidentologique en ergonomie », *Le travail humain*, vol. 66, n° 3, 2003, p. 197-224.

²¹ Christophe Mundutéguy et Isabelle Ragot-Court, « A Contribution to Situation Awareness Analysis: Understanding how Mismatched Expectations Affect Road Safety », *Human Factor*, vol. 53, n° 6, 2011, p. 687-702.

²² Isabelle Ragot-Court, Christophe Mundutéguy et Jean-Yves Fournier, *op. cit.*

Se centrant sur le point de vue des conducteurs de 2RM, les travaux d'Aupetit et Espié font état de l'indissociation de la CIF avec le comportement des automobilistes environnants. Cette indissociation s'exprime tant au niveau des stratégies décisionnelles de l'engagement dans la CIF que sur le plan des « situations de vulnérabilité » générées. L'imprévisibilité des comportements opérés par les automobilistes et, parmi eux, ceux au cours desquels les automobilistes s'écartent du comportement attendu selon les règles « socialement partagées » au sein du trafic amènent un changement dans les caractéristiques de la situation de conduite qui est difficile à anticiper et peut interférer avec les objectifs des autres usagers, en l'occurrence les conducteurs 2RM. Si la réciproque est vraie aussi, faire face à ces comportements requiert de grandes capacités de manœuvrabilité qui font souvent défaut aux 2RM en situation critique. À noter toutefois que les résultats d'Aupetit et Espié montrent des difficultés opératoires dans la gestion des interactions alors même qu'ils concernent les conducteurs expérimentés et, qui plus est, qui circulent sur le périphérique parisien. Or, on peut supposer que la CIF, dans ce contexte où cette pratique est très répandue, correspond à une norme comportementale (c'est-à-dire à une pratique socialement partagée) dont les codes sont connus par le plus grand nombre : les conducteurs de 2RM franciliens se disent d'ailleurs particulièrement vigilants face aux immatriculations des automobilistes, indices de leur provenance géographique²³.

Des modérateurs potentiels aux difficultés d'interaction automobilistes / conducteurs 2RM

Un certain nombre de facteurs, qui renvoie à une certaine expertise des conducteurs, peut moduler le niveau de difficulté potentielle dans l'interaction entre les automobilistes et les

²³ Samuel Aupetit et Stéphane Espié, « Analyse ergonomique de l'activité de conduite moto lors de la pratique de l'inter-files en région parisienne », *Activités*, vol. 9, n° 2, 2012, p. 48-70; Samuel Aupetit et Stéphane Espié, *Projet CSC-2RM. Étude des comportements spontanés de conduite des usagers de deux-roues motorisés dans le trafic urbain et péri urbain*, Rapport sur convention IFSTTAR/DSCR n° 0007544, 2011.

conducteurs de 2RM. En premier lieu, les éléments évoqués ci-dessus amènent à considérer les réseaux de mobilité (périphérique par exemple) dans la gestion des interactions. En effet, pour les automobilistes, la CIF peut renvoyer à des difficultés d'interactions réelles et perçues probablement moindres lorsqu'ils sont familiers des environnements où cette pratique est répandue. Plus globalement, explorer finement les difficultés d'interaction entre conducteurs de 2RM et automobilistes oblige à tenir compte de l'influence du critère géographique et de ses caractéristiques en termes d'interactions entre les usagers qui nous intéressent. Par ailleurs, la littérature montre que les automobilistes sensibilisés aux deux-roues à moteur, parce que eux-mêmes (ou même un proche) pratiquent la conduite d'un 2RM, sont plus efficaces dans la gestion des interactions avec les conducteurs de 2RM sur la route²⁴.

Enfin, de manière générale, jeune âge et faible expérience de pratique sont identifiés dans littérature comme associés à la prise de risque et à la probabilité plus grande d'être impliqué dans un accident²⁵.

Problématique, objectifs et choix méthodologiques

La présente étude se donne pour objectifs d'appréhender les attitudes des automobilistes vis-à-vis de la CIF des conducteurs de 2RM et d'explorer leur discours à propos des situations problématiques (sur le plan pratique ou opératoire) qu'ils rencontrent lorsqu'ils sont confrontés à cette pratique ainsi que les stratégies de régulation qu'ils mettent en place pour les résoudre. Eu égard aux éléments rapportés ci-dessus, trois caractéristiques sont prises en compte : les deux premières caractérisent les automobilistes (automobilistes exclusifs ou sensibilisés aux deux-roues à moteur car en conduisant eux-mêmes un, ou ayant un proche conducteur de 2RM, d'une part, et automobilistes plus ou moins expérimentés, d'autre part); la troisième caractérise les contextes dans lesquels les automobilistes évoluent (grosse ou

²⁴ David. D. Crundall *et al.*, *op. cit.*

²⁵ Eleni I. Vlahogianni, George Yannis et John C. Golias, *op. cit.*

moyenne agglomération; réseaux où la circulation inter-files et autres comportements de remontées de file sont plus ou moins pratiquées.

La CIF du point de vue des automobilistes n'a jamais été étudiée en tant que telle, alors même qu'il s'agit d'une situation d'interaction entre deux catégories d'usagers dont les points de vue respectifs méritent d'être pris en compte. D'autant, comme cela a été évoqué plus haut, qu'il s'agit d'une pratique dont l'enjeu en termes de sécurité routière serait sous-estimé.

Notre démarche qualitative exploratoire permettra d'alimenter cette thématique peu documentée. Dans ce type d'approche, l'entretien permet de recueillir des expériences vécues, des témoignages individualisés qui amènent à la compréhension des logiques de raisonnement sous-jacentes aux comportements. Les entretiens permettent d'accéder à une forme de « rationalité naïve » des individus interrogés en autorisant l'expression approfondie des opinions, attitudes, représentations ou pratiques sociales en rapport avec l'objet d'étude. L'entretien est donc une technique « ouverte » qui, d'une part, offre au sujet la possibilité de développer son discours et sa pensée et qui, d'autre part, offre au chercheur la possibilité de saisir la complexité de la pensée sociale. Le matériel discursif est ainsi considéré par Nikos Kalampalíkis comme une « voie royale » pour l'étude des dynamiques psycho-sociales²⁶. Pour Pierre Bourdieu²⁷, il s'agit d'aboutir à une compréhension générique et génétique de ce qu'il est [l'enquêté], fondée sur la maîtrise (théorique ou pratique) des conditions sociales dont il est le produit : maîtrise des conditions d'existence et des mécanismes sociaux dont les effets s'exercent sur l'ensemble de la catégorie dont il fait partie [...] et maîtrise des conditionnements inséparablement psychiques et sociaux associés à sa position et à sa trajectoire particulières dans l'espace social.

²⁶ Nikos Kalampalíkis, « L'apport de la méthode Alceste dans l'analyse des représentations sociales », dans Jean-Claude Abric (dir.), *Méthodes d'études des représentations sociales*, Ramonville Saint-Agne, Érès, 2003, p. 147-163.

²⁷ Pierre Bourdieu, *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993, p. 910.

Le corpus lexical issu des entretiens dans le cadre de cette étude sera ainsi riche d'informations notamment sur les attitudes, sur les aspects contextuels de la confrontation des automobilistes à la CIF des conducteurs de 2RM, sur les difficultés pratiques spécifiques (et contextualisées) rencontrées ainsi que sur les stratégies de régulations mises en œuvre.

Méthode et Réalisation

Variables qualifiantes indépendantes

Eu égard aux éléments identifiés comme impactant les attitudes et les comportements des usagers de la route, les variables *qualifiantes* indépendantes constituent les critères de sélection de la population. Les variables choisies sont :

- Le type d'automobiliste en regard de sa pratique du 2RM : automobiliste exclusif (qui n'a pas d'expérience du 2RM en tant que conducteur) *versus* automobiliste bimodal (conduisant une voiture et un deux-roues à moteur). Pour tous, la fréquence d'utilisation de la voiture devait être d'au moins 4 fois par semaine et pour les conducteurs bimodaux, la fréquence de pratique du deux-roues à moteur devait être régulière (*i.e.* au moins quatre fois par semaine, week-end compris).
- L'ancienneté de conduite automobile : permis B obtenu depuis moins de 2 ans *versus* plus de 10 ans.
- La ville de mobilité : Paris *versus* Marseille *versus* Nantes. Le choix des villes est justifié par leur taille, le parc²⁸ et la mobilité des usagers 2RM²⁹ ainsi que l'accidentalité des

²⁸ Selon les données du SOeS (2012), en France, les régions Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur sont les deux régions avec les parcs 2RM les plus importants (respectivement 15,8 % et 11,5 % du parc 2RM national), le parc 2RM en région Pays de la Loire représente 6,5 % du parc national.

²⁹ Selon les CERTU et CETE (2010), en termes de mobilité 2RM, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se distingue des autres régions avec une moyenne du nombre de déplacement quotidien en 2RM de 0,21, alors que la moyenne nationale se situe à 0,05. De plus, si, en Île-de-France, la mobilité 2RM est quasi équivalente à la moyenne nationale (0,06), les auteurs rappellent que l'usage important des 2RM est principalement « parisien » avec une part

usagers 2RM dans chacune de leur région respective : en Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Pays de la Loire³⁰.

La constitution des sous-groupes de participants par ces variables et leur croisement permet de saisir les points de vue potentiellement différenciés par ces critères qualifiants.

Population

60 automobilistes ont été recrutés selon les critères précités et interviewés. Cette population, constituée de 31 hommes et 29 femmes (moyenne d'âge = 35 ans, écart-Type = 15,30), se répartit comme suit :

Tableau 1

Répartition des participants aux entretiens en fonction des variables qualifiantes indépendantes

		VILLES de mobilité						Total
		PARIS		MARSEILLE		NANTES		
		Types d'automobiliste		Types d'automobiliste		Types d'automobiliste		
		Automobilistes exclusifs	Automobilistes bimodaux	Automobilistes exclusifs	Conducteurs bimodaux	Automobilistes exclusifs	Conducteurs bimodaux	
Ancienneté de conduite automobile	Moins de 2 ans	5	5	5	5	5	5	30
	Plus de 10 ans	5	5	5	5	5	5	30
Total		20		20		20		60

Le recrutement des participants a été confié à un prestataire³¹. Les participants ont reçu une indemnisation pour s'être prêtés à cet entretien.

modale de déplacements à Paris de 4 % alors qu'elle n'est que de 1,7 % à l'échelle nationale.

³⁰ Sur une période de 4 ans (2007-2010), l'ONISR rapporte qu'en région Pays de la Loire, le nombre de tués en 2RM représente 18,6 % de l'ensemble des tués contre 33,7 % en Île-de-France et 32,3 % en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (*Recueil de données brutes*, Document de travail, 2012).

³¹ Enov Research : Études Marketing, 256, rue Francis de Pressensé, 69100 Villeurbanne.

Matériel et procédure

Des entretiens semi-directifs auprès des automobilistes ont été réalisés afin de recueillir des données qualitatives fines et mieux comprendre les comportements des automobilistes. L'entretien semi-directif se fait sur la base d'un guide d'entretien qui est utile à l'interviewer pour centrer ou recentrer, si nécessaire, le discours de l'interviewé sur les objectifs de l'entretien. Le guide structure l'interrogation mais ne dirige pas le discours, à la différence d'un questionnaire. Il est constitué d'un thème général (la consigne) et de sous-thèmes (aspects particuliers du thème) prédéfinis qui seront abordés pendant l'entretien de façon spontanée ou provoquée. Cette technique permet d'obtenir une expression libre des participants tout en répondant aux questionnements du chercheur.

Les 60 entretiens semi-directifs ont permis de recueillir des données sur les thèmes et sous-thèmes présentés dans l'encadré 1.

Encadré 1

Synthèse du Guide d'entretien

Les comportements des usagers 2RM sur la route

- les remontées de file des usagers 2RM en général : attitudes, opinions
- la circulation inter-files (CIF) en particulier :
 - qu'est-ce que la CIF pour le participant ?
 - circonstances dans lesquelles le sujet rencontre une CIF
 - fréquence à laquelle il rencontre ce comportement
 - réactions du sujet face à la CIF :
 - d'un point de vue émotionnel
 - d'un point de vue attitudinal
 - d'un point de vue comportemental
 - aspects législatifs

Les entretiens duraient environ 1 heure. Ils ont tous été enregistrés puis retranscrits fidèlement. Les questions et relances de l'interviewer étaient retranscrites en majuscule afin d'être identifiées comme telles et non prises en compte dans l'interprétation

des données. L'ensemble du corpus retranscrit représente au total 594 pages, soit 304 115 mots.

Méthode d'analyse : ALCESTE

Dans une visée exploratoire, les entretiens ont fait l'objet d'une analyse avec le logiciel ALCESTE (Analyse des Lexèmes Cooccurents dans les Énoncés Simplifiés d'un Texte). Selon son auteur, ALCESTE permet d'identifier et de cartographier les éléments les plus importants d'un corpus lexical³².

En effet, ALCESTE est un logiciel de statistiques textuelles qui permet d'extraire au sein d'un corpus lexical les structures signifiantes les plus fortes afin de mettre en évidence l'organisation interne du discours. Le texte soumis à l'analyse était composé des soixante entretiens semi-directifs qui constituaient les *Unités de contexte initiales* (UCI) auxquelles le chercheur associe les variables qualifiantes indépendantes pré-citées pour caractériser chaque locuteur. La méthode ALCESTE, par fractionnements successifs de ces UCI, découpe le corpus en segments homogènes d'énoncés significatifs, appelés *Unités de contexte élémentaires* (UCE). Ces UCE sont ensuite classées par une méthode hiérarchique descendante qui fait émerger le système de pensée par l'organisation des « mondes lexicaux » qui la composent. ALCESTE, selon son auteur, offre donc la possibilité d'accéder non seulement aux classes de sens, constituées par les éléments les plus significatifs du corpus et qui en représentent les thèmes dominants, mais également à l'organisation interne de ces classes dans le corpus, c'est-à-dire à leur distribution, leur relation de proximité sémantique et les cooccurences des formes lexicales³³. Dans la recherche présentée ici, ce type d'analyse permet de

³² Max Reinert, « Les “mondes lexicaux” des six numéros de la revue *Le surréalisme au service de la révolution* », *Cahiers du centre de recherche sur le surréalisme (Mélusine)*, n° XVI, 1997, p. 270-302; Max Reinert, « Quelques interrogations à propos de l'« objet » d'une analyse de discours de type statistique et de la réponse “Alceste” », *Langage et société*, n° 90, 1999, p. 57-70; Max Reinert, « Le rôle de la répétition dans la représentation du sens et son approche statistique par la méthode “Alceste” », *Semiotica*, vol. 147, n°s 1-4, 2003, p. 389-420.

³³ *Ibid.*

mettre en évidence différents contenus du discours des participants concernant les 2RM et la CIF. Il permet également d'isoler les thématiques principales autour desquelles s'articule ce discours, d'étudier les liens entre ces classes de discours et d'identifier le rôle des variables qualifiantes indépendantes dans le recours, plus ou moins marqué, à certains éléments lexicaux.

L'analyse du corpus d'entretiens s'est effectuée en deux étapes. D'abord une analyse de l'ensemble des entretiens a été réalisée. Puis le corpus a été découpé selon les trois variables qualifiantes indépendantes (types d'automobiliste, ancienneté de conduite automobile et ville de mobilité). Le discours de chacun des 12 groupes de 5 participants (voir le tableau 1) a alors été analysé séparément pour rendre saillant l'effet de ces variables qualifiantes. Pour faciliter la présentation et la compréhension des résultats, une synthèse de ces analyses par groupes est proposée en regard des principales classes lexicales.

Résultats

Analyse de l'ensemble des entretiens

Le corpus est composé de 304 115 mots au total, dont 9 034 formes distinctes et il est découpé en 6 585 segments de textes (UCE pour ALCESTE). La classification hiérarchique descendante a pris en compte 71 % de ces UCE et en a fait émerger cinq classes lexicales qui sont autant d'univers de croyances et de récits d'expérience sur les 2RM et la CIF. Ces cinq classes ont des proportions de segments de texte variables de 9 à 39 % (cf. fig. 1) par rapport à l'ensemble du discours produit (pourcentage par rapport au total du discours) et sont abordées par l'ensemble des participants quelles que soient leurs caractéristiques.

Concernant les liens entre les classes, les résultats indiquent une partition en deux ensembles (voir la figure 1). Le premier réunit les classes 1, 4 et 5 qui traduisent les aspects pragmatiques et représentationnels de la CIF. Le second est constitué des classes 2 et 3 et concerne les connaissances et les questionnements sur le plan législatif.

Figure 1

Résumé de l'analyse globale des entretiens tous groupes de participants confondus



Numéro de la classe	Classe 4	Classe 5	Classe 1	Classe 2	Classe 3
Pourcentage par rapport au discours total	20 %	9 %	39 %	18 %	14 %
Variable(s) associée(s)	Conducteurs bimodaux	NS	Automobilistes exclusifs	NS	NS
Thème général de la classe	Distinction entre les conducteurs de 2RM	Contextes de circulation	Stratégies opératoires, difficultés pratiques	Législation actuelle	Projet de loi
Sous-thèmes de la classe	Opposition moto/scooter, Opposition âge	Ville et «norme de conduite», Trafic, Luminosité	Déteçtabilité, manque d'anticipation, imprévisibilité, Contrôles. Point de vue 2RM et 4RM	Législation actuelle, Utilité et acceptabilité d'une loi	Contenu de la loi

Pour les variables associées : NS (Non significatif) signifie qu'il n'y a pas d'association significative d'une modalité d'une variable avec la classe correspondante.

Pour chacune des classes, est présentée une synthèse rédigée de son contenu. Cette synthèse se base sur les aides à l'interprétation³⁴ issues de l'analyse Alceste : extraits d'entretien significatifs de la classe, vocabulaire, unités de contexte spécifiques. Les noms de chaque classe sont attribués par le chercheur à la lecture de ces aides. Il va de soi que les thèmes et sous-thèmes qui émergent des analyses ne sont pas systématiquement évoqués par tous les participants, mais leurs prégnances dans le discours global en font des thèmes saillants.

³⁴ Bénédicte Garnier et France Guérin-Pace, *Appliquer les méthodes de la statistique textuelle*, Paris, CEPED, 2010, p. 86.

Premier ensemble

Classe 1 : Difficultés pratiques et stratégies opératoires

Une première classe représente 39 % du discours total, sa thématique est donc la plus abordée lors des entretiens. On trouve dans cette classe les éléments liés à la conduite d'un véhicule 2RM ou 4RM et les difficultés d'interaction entre conducteurs de 2RM et automobilistes, en situation de CIF notamment. Le discours est souvent teinté d'émotions négatives (stress, peur, angoisse...) en évoquant ces difficultés. Notons que cette classe est plus spécifique du discours des automobilistes exclusifs.

Sur le plan du contenu lexical de la classe, on repère différents éléments. Concernant le point de vue de l'automobiliste, les difficultés rencontrées résident principalement dans la faible détectabilité du 2RM et dans l'effet de surprise généré par celui-ci (« *des fois je vais être surpris [...] parce que j'ai pas forcément regardé ou alors on les voit pas arriver* », entretien 11). Les participants évoquent alors les stratégies mises en place pour pallier à ces difficultés, spécialement le fait de regarder davantage dans les rétroviseurs et angles morts. Certains conducteurs de 2RM semblent d'ailleurs être conscients de leur faible détectabilité puisqu'ils mettent en œuvre des stratégies pour tenter d'y remédier : klaxonner pour manifester sa présence, utilisation des feux de détresse... (« *c'est les deux réflexes que j'ai, c'est me décaler quand j'entends les klaxons ou quand je regarde les rétros et que je vois les motos arriver ou sinon c'est de toujours regarder mes rétros, de toute façon, on est obligé, j'insiste toujours par rapport aux motos* », entretien 31). Toujours du point de vue de l'automobiliste, les participants évoquent également leurs réactions face à la circulation inter-files, comme le fait de se décaler pour laisser passer le conducteur de 2RM ou de ne rien faire (« *s'il peut passer, il passe, s'il ne peut pas, je ne vais pas me décaler pour le laisser passer* », entretien 54; « *je me mets bien de mon côté, si je suis à gauche ou à droite, je me mets bien de mon côté pour laisser un espace suffisant pour les laisser passer* », entretien 51). Concernant le point de vue du conducteur de 2RM, la principale difficulté

évoquée semble intervenir lors des manœuvres de changement de files des 4RM sans avertissement (sans clignotant) alors que le 2RM est en inter-files (« *il y a des gens qui restent sur la file de gauche et qui attendent le dernier moment, sans clignotant, sans rien pour tourner à droite et si on est au milieu, ça fait mal* », entretien 50).

Classe 4 : Distinction entre les conducteurs de 2RM

Cette classe représente 20 % du corpus et renvoie aux distinctions faites entre les conducteurs de 2RM. Plusieurs distinctions apparaissent dans le discours des répondants de façon indifférenciée en fonction des critères/variables qui les dissocient, même si le discours associé à cette classe est plus spécifique des conducteurs bimodaux.

Il apparaît que tous les conducteurs de 2RM ne sont pas considérés de la même manière. De façon générale, la catégorisation se fait sur l'âge et le type de deux-roues conduit. Globalement, derrière ces critères, on trouve la notion d'expérience ou d'« expertise ». Ainsi, les jeunes et les « scooters » ou « cyclomoteurs » sont perçus comme insoucians et moins responsables que les conducteurs plus âgés ou en moto. Ils sont aussi considérés comme moins expérimentés avec une perception du danger qui peut être défaillante : la conséquence étant des comportements potentiellement inadaptés, voire dangereux tant vis-à-vis d'eux-mêmes que vis-à-vis des autres usagers (« *les conducteurs de moto, ils ont reçu une meilleure formation, ils sont plus sensibilisés au danger et font plus attention à leur conduite* », entretien 40; « *la plupart, ce sont des jeunes, je les trouve très dangereux au niveau du comportement, pour moi, en tant qu'automobiliste. Les motards aguerris, donc grosses cylindrées et d'un certain âge, pour moi, ne sont pas des dangers* », entretien 21).

Classe 5 : Comportements en fonction des Contextes de Circulation

Cette classe, qui représente 9 % du corpus, aborde les difficultés ressenties en raison des conditions de circulation et met en lien la circulation inter-files et les contextes dans lesquels elle est

pratiquée. Le discours se présente comme une chaîne de causalités : si le trafic est congestionné, les usagers 2RM vont circuler en inter-files et les 4RM devront adapter leur conduite. Ainsi, les participants ne mettent pas sur le même plan les régions dans lesquelles le trafic est plus souvent congestionné que les autres. La région parisienne est alors mise en exemple comme une région dans laquelle les usagers, souvent amenés à croiser des usagers 2RM en inter-files, ont des comportements mieux adaptés du fait de leur habitude de ce comportement (« *les gens extérieurs au département ont pas la même attitude que les Parisiens, est-ce qu'ils savent que la tradition veut qu'on s'écarte? Je sais pas* » entretien 35). La congestion du trafic va également déterminer, selon les participants, l'état émotionnel des usagers (plus ou moins stressés, énervés...) qui impacte leur concentration, leur vigilance (« *ici, il y a moins de bouchons, parce que les bouchons énervent beaucoup les gens en voiture, et ils regardent plus là où il faut, ils ne se concentrent plus quoi, et là accident* », entretien 50). Enfin, les conditions de circulation sont reliées aux difficultés accrues de détection des 2RM, principalement la nuit et par temps de pluie.

Deuxième ensemble

Classe 2 : Législation actuelle

Cette classe représente 18 % du corpus total. Elle est constituée d'éléments qui renvoient aux aspects législatifs de la circulation inter-files. Lorsque le discours se centre sur cette thématique, les participants se questionnent sur l'état législatif actuel de la circulation inter-files (est-elle interdite, autorisée?) (« *je pense que c'est toléré, c'est-à-dire que s'il y a la police, ils vont pas verbaliser, je crois pas que c'est autorisé* », entretien 49) et sur l'intérêt de légiférer sur cette question et les conséquences d'une légalisation ou d'une interdiction (utilité et acceptabilité d'une loi) (« *si on autorise [...] au moins on sera plus hors la loi pour les assurances, ou par rapport à la police, on sera dans notre droit* », entretien 32; « *non autoriser, c'est un peu périlleux, tolérer, c'est pas la même chose, autoriser, c'est ne plus contrôler et là ça peut déborder* », entretien 24; « *si c'était*

interdit, ce serait fait quand même, mais en plus, ça énerverait les automobilistes », entretien 19). On notera ici que la question de l'utilité et de l'acceptabilité d'une loi sur la circulation inter-files ne semble pas faire consensus puisque différents points de vue émergent, certains estiment qu'il faut légiférer sur la question de la circulation inter-files (soit l'autoriser, soit l'interdire), d'autres pensent qu'il vaut mieux le statut actuel d'une tolérance, et, enfin, d'autres pensent que toute loi sur la question serait inutile parce que sans effet sur les comportements actuels des usagers de 2RM et des automobilistes.

Classe 3 : Contenu du projet de loi

La troisième classe fait partie du même ensemble que la précédente et se centre sur le contenu du projet de loi déposé à l'Assemblée. Cette classe représente 14 % du discours total et traduit une discussion autour des éléments constitutifs du projet de loi concernant la circulation inter-files. L'importance relative de ces éléments discursifs s'explique par la présence des thèmes dédiés dans le guide d'entretien. Le projet est alors décortiqué par les participants qui donnent leurs points de vue sur chaque élément le constituant (limitation de vitesse, autorisation uniquement sur les voies rapides urbaines, vitesse du flux de circulation, etc.), points de vue qui ne font pas l'unanimité, certains participants étant favorables au projet, d'autres non (« *lorsque les flux de la circulation sont à l'arrêt, je l'avais évoqué donc ça va pas à l'encontre de ce que j'ai dit. La vitesse de 30 km/h, là je suis d'accord aussi », entretien 24; « mais comment apprécier la vitesse de 15 km/h du flux de circulation? », entretien 14; « le conducteur du véhicule à deux-roues à moteur actionne ses feux de détresse, ça c'est bien, c'est la seule chose que je trouve valable là-dedans », entretien 8).*

Cette première analyse a fait émerger cinq thèmes généraux. Pour autant, au niveau des variables qualifiantes indépendantes considérées, seule celle relative au « type d'automobiliste » s'est révélée différenciatrice au niveau du discours et spécifiquement concernant les classes lexicales relatives aux « Difficultés pratiques

et stratégies opératoires » et à la « Distinction entre les conducteurs de 2RM ». Étonnamment, cette variable pourrait avoir supplanté les autres, alors même que les hypothèses à propos des effets impactants de l'expérience en termes de conduite et d'environnement de mobilité sur les interactions entre automobilistes et usagers de 2RM trouvent ancrage dans la littérature. Notre démarche exploratoire invite à approfondir l'analyse du discours pour faire émerger, si elles existent, les spécificités associées à chaque variable, y compris « ville de mobilité » et « ancienneté de conduite automobile ».

Synthèse des analyses par groupe

Difficultés pratiques et stratégies opératoires

Les stratégies opératoires évoquées par les répondants sont dépendantes de leur propre pratique. Ainsi, s'observent des contenus lexicaux communs et des mots spécifiques aux conducteurs bimodaux qui sont différents de ceux des automobilistes exclusifs. De même, l'ancienneté de conduite automobile entraîne un discours différent chez les automobilistes qui est révélateur des bénéfices potentiels de l'expérience en termes de sécurité routière.

Les conducteurs bimodaux, lorsqu'ils se placent en tant que conducteurs de 2RM, évoquent des comportements que l'on a nommés « opportunités pratiques » en tant qu'elles font référence aux avantages rendus possibles par les caractéristiques physiques et dynamiques des 2RM qu'ils conduisent. Lorsque ceux-là évoquent les difficultés rencontrées au guidon de leur 2RM, c'est surtout le comportement des automobilistes qu'ils mettent en cause, en particulier leurs manquements à la prise d'information à leur endroit. C'est également le cas lorsqu'ils se placent en tant qu'automobilistes. De plus, ils évoquent ce que l'on peut appeler des « stratégies facilitatrices » lorsqu'ils font référence à leur interaction avec les usagers 2RM, notamment en inter-files (se décaler pour faciliter le passage, avertir de ses changements de voie en amont...). En somme, ils déclarent prendre en compte

plus efficacement les 2RM en inter-files que ne le font, selon eux, les autres automobilistes. Ces résultats sont congruents avec, notamment, ceux de David D. Crundall et de ses collaborateurs selon lesquels les automobilistes qui pratiquent le 2RM gèrent plus efficacement les interactions avec les autres usagers de 2RM³⁵.

Quant aux automobilistes exclusifs, les stratégies répondent aux difficultés rencontrées. Ces difficultés résident surtout dans leurs problèmes pour détecter les 2RM, et évaluer leur vitesse d'approche souvent jugée excessive, comme l'avaient déjà souligné Isabelle Ragot-Court, Christophe Mundutéguy et Jean-Yves Fournier³⁶. Toutefois, certains automobilistes se montrent plus compréhensifs envers les usagers 2RM qui pratiquent la circulation inter-files, considérant que c'est une pratique qui va de soi lorsque le véhicule le permet.

Par ailleurs, les automobilistes expérimentés mettent plus en avant les stratégies adaptatives qu'ils ont développées, se montrant ainsi davantage conscients que les plus jeunes de l'importance de telles pratiques pour favoriser une harmonie entre les différents usagers de la route. En revanche, le discours des jeunes automobilistes, davantage empreint d'hésitation, traduit leur inexpérience et leurs attitudes en cours de construction.

Contexte de circulation

Quelle que soit la ville de mobilité, on retrouve dans le discours des participants le schéma causal suivant, conforme aux données d'observation présentées en introduction : la circulation inter-files des usagers 2RM est liée avec la densité du trafic. Sur cette thématique, ce sont presque exclusivement les conditions locales associées à la ville de mobilité qui semblent jouer un rôle dans la perception différenciée de la circulation inter-files. Les automobilistes exclusifs franciliens se distinguent des autres en évoquant la CIF comme un comportement normé – en particulier sur le périphérique –, une habitude, une tradition avec laquelle il faut

³⁵ David. D. Crundall *et al.*, *op. cit.*

³⁶ Isabelle Ragot-Court, Christophe Mundutéguy et Jean-Yves Fournier, *op. cit.*

composer. Il est important de signaler que la CIF n'est pas considérée comme normale pour autant, mais elle s'impose comme un droit pour les usagers 2RM. À Marseille, la circulation inter-files est moins dissociée des autres types d'interaction avec les usagers 2RM parce qu'intégrée dans un contexte routier général considéré comme individualiste (peu de notion de partage de la route), voire hostile. En outre, la circulation inter-files n'est pas spontanément associée à un type de réseau, comme si la pratique s'imposait dès que l'opportunité se présentait. À Nantes, les automobilistes se présentent comme moins concernés par le sujet dans la mesure où ils évoquent le plus souvent la CIF en référence à la spécificité du périurbain Parisien. Par ailleurs, ces répondants sortent très peu des sentiers battus du guide d'entretien, ce qui explique que la majeure partie de leur discours porte sur l'aspect législatif provoqué par l'enquêteur.

Distinction entre les conducteurs de 2RM

Les analyses détaillées du discours associées à cette classe précisent les critères de hiérarchisation des conducteurs 2RM pour les conducteurs bimodaux. Il ressort que c'est principalement à partir du critère *type de 2RM* associé à la cylindrée du véhicule que ces conducteurs, qui ont une pratique du 2RM, hiérarchisent les compétences.

Les conducteurs de moto de plus de 125 cc, parce qu'ils sont titulaires d'un permis spécifique, sont perçus comme plus compétents, ayant une acuité aux risques pour eux-mêmes et pour les autres plus affûtée, avec pour conséquence des comportements plus adaptés en situation. D'un point de vue psychosocial, on trouve là des processus identitaires tels que la différenciation intergroupes (par exemple les conducteurs de moto se distinguent des scootéristes en matière de compétence) et le rejet du membre déviant de l'endogroupe (non-acceptation de ceux dont le comportement peut porter atteinte à l'image du groupe, comme des comportements agressifs envers les automobilistes).

Législation actuelle et projet de Loi

Rappelons que les éléments relatifs à la législation actuelle et au projet de loi concernent une grande partie du discours. Comme cela a été mentionné plus haut, des attitudes diverses et variées émergent. Cependant, les variables qualifiantes indépendantes mobilisées ne permettent pas de rendre compte des déterminants de ces attitudes. Au niveau du contenu du projet de loi, on n'observe pas non plus d'effet différenciateur des groupes constitués par les variables du plan. Finalement, les données issues des entretiens ne témoignent pas de tendance vers l'acceptation ou le rejet du projet de loi à l'étude. Elles ne permettent pas non plus de présager des caractéristiques des personnes favorables au projet, ni de celles des opposants.

Notons toutefois que, malgré la transversalité des propos entre les groupes, les conducteurs les plus expérimentés mettent davantage l'accent sur l'importance d'accompagner une mesure de prévention, quelle qu'elle soit, alors que les moins expérimentés se centrent plus sur les contraintes liées à la législation et aux aspects répressifs.

Interprétation et conclusion

L'analyse par la méthode ALCESTE de l'ensemble des 60 entretiens a rendu saillantes cinq classes lexicales prégnantes dans le discours des conducteurs interrogés. Au premier niveau de la partition qui en résulte apparaît une première division entre, d'une part, ce qui renvoie à la CIF sur le plan pratique et représentationnel et, d'autre part, ce qui réfère aux aspects législatifs du comportement questionné.

Concernant le premier groupe/ensemble (classes 4, 5 et 1), on relève, dans un premier temps, les difficultés d'interaction liées à la CIF présentes dans la littérature, à savoir, du point de vue des automobilistes, les difficultés liées à la détection des usagers 2RM parfois associées à des difficultés d'évaluation de leur vitesse d'approche. Des émotions négatives telles que stress, peur et angoisse agrémentent le discours et sont autant de marqueurs du

niveau de difficulté ressenti. Si l'on tient compte du discours des conducteurs bimodaux lorsque, parfois, ils se sont exprimés du point de vue du conducteur de 2RM, on relève dans les difficultés exprimées les manœuvres de changements de file sans avertissement qu'opèrent les automobilistes. Ces premiers résultats font écho à la méconnaissance réciproque des deux catégories d'usagers exposée en introduction et peuvent être expliqués par les concepts de « conscience technique » et « conscience sociale » des 2RM, proposés par Peter Brooks et Andrew Guppy³⁷, et ses implications en matière d'interaction. Le manque de l'une ou l'autre, ou de l'une et l'autre, chez certains automobilistes, les prédisposerait à une plus grande probabilité de commettre des erreurs dans leurs interactions avec les usagers 2RM au sein du système de circulation. La « conscience technique » renvoie aux connaissances qu'ont les automobilistes concernant les deux-roues à moteur et leurs caractéristiques de fonctionnement, aux connaissances qu'ils ont également concernant la complexité liée à la conduite d'un deux-roues à moteur et, enfin, à leur appréciation de la vulnérabilité des motocyclistes. La « conscience sociale » relève, quant à elle, de caractéristiques motivationnelles, telles qu'avoir, de façon active, à l'esprit l'existence des deux-roues à moteur dans le système de circulation et/ou encore certains problèmes dans les relations interpersonnelles entre les motocyclistes et les autres usagers, qui sont associés par les auteurs à un manque de respect envers les motocyclistes. On est tenté de penser que le premier des deux concepts a un rôle prédominant sur le second en l'alimentant. Par exemple, les comportements imprévisibles de la part des conducteurs de 2RM, souvent inhérents aux caractéristiques dynamiques de leur véhicule, sont subis par les automobilistes non avertis. Dans le même temps, le sentiment d'une moins grande vulnérabilité des automobilistes pourrait les amener à moins prendre en compte les conducteurs de 2RM³⁸. Ainsi, le

³⁷ Peter Brooks et Andrew Guppy, « Driver Awareness and Motorcycle Accidents », *International Motorcycle Safety Conference Proceedings*, Motorcycle Safety Foundation, 1990.

³⁸ Jean Louis Favero, Francis Ferrandez et Dominique Fleury, « Les accidents de deux-roues : diagnostic et perspectives », *TEC*, n° 38, 1980, p. 32-38.

manque de « conscience technique », dont on peut dire, de manière générale, qu'il a une influence à la fois sur les attitudes et sur l'anticipation et l'adaptation plus ou moins adéquate du comportement des interactants dans une situation routière, et, de façon moindre, ou plutôt de façon indirecte, le manque de « conscience sociale » chez les automobilistes peut contribuer à la fois à l'échec de détection d'un 2RM, mais peut aussi contribuer à l'adoption de comportements inappropriés à proximité d'un deux-roues à moteur après sa détection. Cette approche engage à ne pas d'emblée traiter d'interaction, et, qui plus est, de manœuvres spécifiques d'interaction entre deux types d'utilisateurs en termes de potentielles difficultés pratiques et stratégies opératoires sans tenir compte d'une attitude plus globale favorable ou non à l'égard du groupe auquel l'interactant appartient. Dans la présente recherche, on relève par exemple à cet égard des évocations de comportements facilitateurs – ou non – lors du passage de 2RM en CIF : les premiers étant davantage le fait des conducteurs bimodaux.

Des mécanismes identitaires³⁹ interviennent dans les relations entre automobilistes et conducteurs de 2RM, mais on relève également des mécanismes socio-cognitifs s'y apparentant entre les conducteurs de 2RM eux-mêmes. En effet, si globalement les automobilistes distinguent les conducteurs de 2RM sur le critère d'âge et du type de 2RM en évoquant plus de difficultés, de risque, de danger en relation avec les plus jeunes, les moins expérimentés et ceux qui conduisent les plus petits engins (cyclo/scooter), la classe lexicale afférente à ces distinctions est plus spécifiquement associée aux conducteurs bimodaux. Pour aller dans ce sens, David D. Clarke, Pat Ward et Wendy Truman rapportent à la fois la confiance manifestée par les jeunes conducteurs de 2RM dans la prise de risque volontaire et leurs

³⁹ Laurent Licata, « La théorie de l'identité sociale et la théorie de l'auto-catégorisation : le soi, le groupe et le changement social », *Revue électronique de psychologie sociale*, n° 1, 2007, p. 19-33, <http://psychologiesociale.eu/wp-content/uploads/2010/01/Licata-2007.pdf>, site consulté le 11 septembre 2015; Henri Tajfel, « Social Identity and Intergroup Behavior », *Social Science Information*, vol. 13, n° 2, 1974, p. 65-93.

déficits en termes de compétences⁴⁰; et Aurélie Moskal, Jean-Louis Martin et Bernard Laumon indiquent que le risque routier des conducteurs de 2RM est plus grand pour ceux qui n'ont pas le permis et que pour les détenteurs du permis, le nombre d'années de permis réduit le risque⁴¹.

Plus spécifiquement, les automobilistes bimodaux conducteurs de moto supérieures à 125 cc s'estiment eux-mêmes plus compétents et performants en regard des risques pour eux et pour les autres que les conducteurs de plus petits 2RM.

Une autre thématique, qui a émergée suite à l'analyse, pourtant faible en proportion dans le corpus global, présente un grand intérêt quant à la problématique de recherche. Il s'agit des comportements évoqués en fonction des contextes de circulation. Si, globalement, la CIF des usagers 2RM est perçue par les automobilistes comme dépendante du trafic et corrélée avec la densité de celui-ci, les conditions locales associées à la ville de mobilité des automobilistes interrogés conditionnent leur perception de cette pratique. Ainsi, largement pratiquée à Paris et à Marseille, les automobilistes de ces deux villes de mobilité se distinguent en évoquant pour les premiers un comportement normé – en particulier sur le périphérique – tandis que les automobilistes marseillais ont davantage tendance à faire des amalgames entre ce comportement spécifique et d'autres types d'interaction dans un contexte général considéré comme individualiste, voire hostile. Contrairement à Paris, la CIF n'est pas ici associée d'emblée à un réseau spécifique, mais semble se pratiquer partout dès que l'occasion se présente. De plus, dans ce contexte marseillais où la CIF reste très pratiquée, les interactions entre 2RM et automobilistes sont d'autant plus problématiques que la CIF est une pratique qui n'est pas normalisée au sens où il n'existe pas de normes sociales de comportements qui « pallient » le

⁴⁰ David D. Clarke, Pat Ward and Wendy Truman, « Voluntary Risk Taking and Skill Deficits in Young Driver Accidents in the UK », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 37, n° 3, 2005, p. 523-529.

⁴¹ Aurélie Moskal, Jean-Louis Martin et Bernard Laumon, « Risk Factors for Injury Accidents among Moped and Motorcycle Riders », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 5-11.

manque de règle légale pour gérer le trafic et faciliter les interactions.

Le second groupe/ensemble proposé par la méthode ALCESTE (classes 2 et 3) se centre sur les connaissances et les questionnements des automobilistes interrogés à propos des aspects législatifs de la CIF. L'analyse ne permet pas de donner des indices quant aux déterminants des attitudes en faveur ou en défaveur d'une éventuelle loi qui aiderait la régulation des interactions des automobilistes et des conducteurs de 2RM en CIF. Pour autant, ce corpus présente l'intérêt de donner accès directement aux arguments pratiques qui justifient les positions des individus, quelles qu'elles soient.

Pour conclure dans une perspective opérationnelle, si un certain nombre de résultats font écho à des éléments déjà présents dans la littérature (importance de l'expérience de conduite, de la familiarité avec le 2RM...), la mise en évidence des normes de circulation spécifiques à chaque contexte (notamment à Paris sur le périphérique ou à Marseille dans un climat routier globalement désorganisé, désordonné) semble incontournable pour comprendre une pratique dont les enjeux sont sous-estimés. Ces spécificités ont pu être mises en évidence grâce à la démarche méthodologique employée qui permet, par le récit des conducteurs, d'accéder aux différentes façons de concevoir l'objet et, par l'analyse lexicale fine que la méthode ALCESTE autorise, de mieux comprendre les divergences de points de vue. En outre, cet outil de traitement des données verbales appréhende la richesse du discours des personnes interrogées et permet de ne pas ignorer les éléments du discours qui ne sont pas nécessairement consensuels.

Pour ce qui concerne la présente étude, les automobilistes illustrent des problématiques personnelles de mobilité en marquant des liens entre la CIF des 2RM et les contextes spécifiques dans lesquels elle est pratiquée. En matière de sécurité routière, la prise en compte de spécificités qui renvoient aux réalités du terrain est utile pour l'efficacité et la pertinence des actions de prévention et plus globalement des politiques publiques.

Bibliographie

- Aupetit, Samuel et Stéphane Espié, *Projet CSC-2RM. Étude des comportements spontanés de conduite des usagers de deux-roues motorisés dans le trafic urbain et péri urbain*, Rapport sur convention IFSTTAR/DSCR n° 0007544, 2011.
- Aupetit, Samuel et Stéphane Espié, « Analyse ergonomique de l'activité de conduite moto lors de la pratique de l'inter-files en région parisienne », *Activités*, vol 9, n° 2, 2012, p. 48-70.
- Bourdieu, Pierre (dir.), *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993.
- Brooks, Peter et Andrew Guppy, « Driver Awareness and Motorcycle Accidents », *International Motorcycle Safety Conference Proceedings, Motorcycle safety foundation*, 1990.
- CERTU et CETE NC, Rapport, *La détection des deux-roues motorisés : quels systèmes, quels outils?*, 2009, <http://www.certu.fr/catalogue>, site consulté le 7 novembre 2012.
- CERTU et CETE NP, *Usagers et déplacements en deux-roues motorisés. Analyse des enquêtes ménages déplacements*, 2010, <http://www.certu.fr/catalogue>, site consulté le 7 novembre 2012.
- CETE Méditerranée, Rapport, *Comportement des 2RM au droit des points d'échanges, Observations sur la zone d'action du CETE Méditerranée*, 2012.
- CETE Méditerranée, Rapport, *Remontée de file des 2RM. Observations sur la zone d'action du CETE Méditerranée*, 2012.
- Clabaux, Nicolas et Jean-Emmanuel Michel, Contribution écrite au groupe de travail « Circulation interfiles / équipements de protection individuelle » de l'observatoire interministériel de sécurité routière, Annexe 3.2, Paris, 2012.
- Clarke, David D. *et al.*, *In-Depth Study of Motorcycle Accidents*, Report n° 54, Road Safety Research, London, Publication for Department for Transport, 2004.
- Clarke, David D., Pat Ward et Wendy Truman, « Voluntary Risk Taking and Skill Deficits in Young Driver Accidents in the UK », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 37, n° 3, 2005, p. 523-529.
- Clarke, David. D. *et al.*, « The Role of Motorcyclist and Other Behavior in Two Types of Serious Accident in the UK », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 39, n° 5, 2007 p. 974-981.
- Crundall, David D. *et al.*, « Car Drivers' Attitudes towards Motorcyclists: A survey », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 40, n° 3, 2008 p. 983-993.

- Commissariat au développement durable, *Les deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012*, Observation et statistiques, n° 400, 2013.
- Favero, Jean.-Louis, Francis Ferrandez et Dominique Fleury, « Les accidents de deux-roues : diagnostic et perspectives », *TEC*, n° 38, 1980, p. 32-38.
- Garnier, Bénédicte et France Guérin-Pace, *Appliquer les méthodes de la statistique textuelle*, Paris, CEPED, 2010.
- Guyot, Régis, *Circulation inter-files des deux-roues motorisés*, Rapport du ministère de l'intérieur, Paris, 2012.
- Hancock, Peter A. *et al.*, « Driver Workload during Differing Driving Maneuvers », *Accident Analysis and Prevention*, n° 22, n° 3, 1990, p. 281-290.
- Herslund, Mai-Britt et Niels O. Jørgensen, « Looked-but-Failed-to-See-Errors in Traffic », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 35, n° 6, 2003, p. 885-891.
- Hurt, Hugh H., James V. Ouellet et David R. Thom, *Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures*, vol. 1, Technical Report, Washington, Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 1981.
- Kalampalikis, Nikos, « L'apport de la méthode Alceste dans l'analyse des représentations sociales », dans Jean-Claude Abric (dir.), *Méthodes d'études des représentations sociales*, Ramonville Saint-Agne, Érès, 2003, p.147-163.
- Keall, Michael D. et Stuart Newstead, « Analysis of Factors that Increase Motorcycle Rider Risk Compared to Car Driver Risk », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 23-29.
- Licata, Laurent, « La théorie de l'identité sociale et la théorie de l'auto-catégorisation : le soi, le groupe et le changement social », *Revue électronique de Psychologie Sociale*, n° 1, 2007, p. 19-33, <http://psychologiesociale.eu/wp-content/uploads/2010/01/Licata-2007.pdf>, site consulté le 11 septembre 2015.
- Maestracci, Marion *et al.*, « Powered Two-Wheelers Road Accidents and their Risk Perception in Dense Urban Areas: Case of Paris », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 114-123.
- MAIDS, *In-Depth Investigations of Accidents Involving Powered Two Wheelers*, Version 2.0, Association of European Motorcycle Manufacturers (ACEM), 2009.
- Magazzù, Domenico, Mario Comelli, et Alessandra Marinoni, « Are Car Drivers Holding a Motorcycle Licence less Responsible for Motorcycle-Car Crash Occurrence?: A Non-Parametric Approach », *Accident Analysis and Prevention* vol. 38, n° 2, 2006, p. 365-370.

- Michel, Jean-Emmanuel, Jean-Yves Fournier et Nicolas Clabaux, « Place des deux-roues motorisés dans la circulation urbaine : une étude observationnelle », *Transport Environnement Circulation*, n° 217, 2013, p. 58-61.
- Moskal, Aurélie, Jean-Louis Martin et Bernard Laumon, « Risk Factors for Injury Accidents among Moped and Motorcycle Riders », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012, p. 5-11.
- Mundutéguy, Christophe et Isabelle Ragot-Court, « A Contribution to Situation Awareness Analysis: Understanding how Mismatched Expectations Affect Road Safety », *Human Factor*, vol. 53, n° 6, 2011, p. 687-702.
- ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2011*, La documentation française, 2011.
- ONISR, *Recueil de données brutes*, Document de travail, 2012.
- Ragot-Court, Isabelle, Christophe Mundutéguy et Jean-Yves Fournier, « Risk and Threat Factors in Prior Representations of Driving Situations among Powered Two-Wheeler Riders and Car Drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 49, 2012, p. 96-104.
- Reinert, Max, « Les “mondes lexicaux” des six numéros de la revue Le surréalisme au service de la révolution », *Cahiers du centre de recherche sur le surréalisme (Mélusine)*, n° XVI, 1997, p. 270-302.
- Reinert, Max, « Quelques interrogations à propos de l’“objet” d’une analyse de discours de type statistique et de la réponse “Alceste” », *Langage et société*, n° 90, 1999, p. 57-70.
- Reinert, Max, « Le rôle de la répétition dans la représentation du sens et son approche statistique par la méthode “Alceste” », *Semiotica*, vol. 147, n°s 1-4, 2003, p. 389-420.
- Roy, Christian et Christian Machu, « L'accidentalité des motocyclistes en circulation entre deux files », Contribution écrite au groupe de travail « Circulation interfiles / équipements de protection individuelle » de l'observatoire interministériel de sécurité routière, Paris, 2012.
- Sexton, Barry, John Fletcher et Kevin Hamilton, *Motorcycle Accidents and Casualties in Scotland 1992-2002*, Research Findings n° 194/2004, Edinburgh, Transport Planning Group, Scottish Executive Social Research, 2004.
- Sperley, Mira et Amanda Joy Pietz, *Motorcycle Lane-Sharing. Literature Review*, Oregon, Department of Transportation, Research Section, 2010.
- Tajfel, Henri, « Social Identity and Intergroup Behavior », *Social Science Information*, vol. 13, n° 2, 1974, p. 65-93.

- Van Elslande, Pierre, « Erreurs de conduite et besoin d'aide: une approche accidentologique en ergonomie », *Le travail humain*, vol. 66, n° 3, 2003, p. 197-224.
- Van Elslande, Pierre, Yves Page et Philippe Lermine, « La détectabilité du deux-roues motorisé », dans Régis Guyot (dir.), *Gisements de sécurité routière pour les deux-roues motorisés*, Paris, La documentation française, 2008, p. 73-86.
- Vlahogianni, Eleni I., George Yannis et John C. Golias, « Overview of Critical Risk Factors in Power-Two-Wheeler Safety », *Accident Analysis and Prevention*, n° 49, 2012p. 12-22.