



HAL
open science

LE MOTARD, UN CONDUCTEUR SINGULIER QUI GAGNE À ETRE PRUDENT

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

Gérard Hernja. LE MOTARD, UN CONDUCTEUR SINGULIER QUI GAGNE À ETRE PRUDENT. 2022. hal-03719088

HAL Id: hal-03719088

<https://hal.science/hal-03719088>

Preprint submitted on 10 Jul 2022

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

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

LE MOTARD, UN CONDUCTEUR SINGULIER QUI GAGNE À ÊTRE PRUDENT

Gérard HERNJA*

Le motard est un conducteur singulier, choisissant de conduire ou parfois de piloter un véhicule à deux-roues motorisé alors même qu'il semblerait bien plus facile, plus confortable et surtout moins risqué d'être au volant d'une voiture. Ce conducteur singulier assume pourtant largement ses choix, même s'ils l'amènent à se confronter à des risques d'accidents jusqu'à 26 fois plus élevés que s'il circulait à voiture.

La question de l'accompagnement du motard vers des conduites que l'on voudrait moins risquées, au sein d'un environnement routier dont la complexité augmente, sera donc au centre de la réflexion que nous proposerons dans ce texte.

Pour évoquer les moyens d'améliorer l'inclusion des motocyclettes dans l'espace routier, en limitant les risques tout en reconnaissant la liberté des choix et la légitimité des revendications du motard, nous serons ainsi amenés à développer un argumentaire en trois parties.

Nous chercherons dans un premier temps à comprendre qui est ce motard, surtout lorsqu'il a plus de quarante ans, sachant que l'âge moyen du motard est aujourd'hui de quarante-trois ans.

Nous examinerons dans un deuxième temps comment il se conduit sur la route, au-delà du seul comportement observable et de l'analyse de ses accidents, en évoquant notamment les représentations et les attitudes le prédisposant à des formes de pratiques souvent qualifiées de dangereuses.

Nous nous pencherons enfin sur l'accompagnement pédagogique qu'il est nécessaire de proposer pour lui permettre de faire preuve de ce que nous définirons comme de la prudence, en la détachant de crainte ou de la peur de conduire et surtout en montrant qu'elle n'obère pas le plaisir de conduite.

La réflexion que nous mènerons sera inscrite dans le cadre théorique des recherches européennes sur l'éducation des conducteurs (BPA, 1999). Nous enrichirons les modèles proposés, plus particulièrement l'approche hiérarchique des comportements de conduite et la matrice GDE - *Goals for Driver Education* - (*Ibid.*), en prenant en compte la théorie de l'esprit, à travers l'aptitude qui « *permet de prédire, d'anticiper et d'interpréter le comportement ou l'action de nos pairs dans une situation donnée* » (Duval et al., 2011, p. 41). Nous les enrichirons également en intégrant les résultats des recherches menées à Nancy sur les comportements des élèves des écoles de conduite (Hernja, 2007) et des conducteurs novices (Hernja et Higelé, 2018). De fait, nous mettrons plus particulièrement en avant la compréhension des situations de conduite, comme garante d'une conduite prudente.

I. LE MOTARD

A. La place du motard dans la civilisation de l'automobile

Au cours du vingtième siècle, la civilisation de l'automobile a façonné les paysages, les campagnes, les villes, l'architecture : « *Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques* » (Barthes, 1957, p.140). Elle a transformé les pratiques de déplacement, le rapport au travail, à l'espace, au temps, à la nature et à ce que l'on appelle aujourd'hui « la mobilité ». Même si elle a été à l'origine « *une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus* » (Barthes, 1957, p. 140), elle a surtout permis ou accéléré le développement économique et peut être accéléré la course vers l'abîme par son impact sur l'environnement.

La civilisation de l'automobile a aussi transformé l'homme en profondeur, dans sa culture et dans sa nature, à partir de sa relation particulière à un objet qui lui a donné de l'autonomie tout en l'asservissant et en faisant un nombre colossal de victimes. Chaque année, au niveau mondial, plus d'un million trois-cent-mille personnes sont tuées sur les routes soit la première cause de mortalité pour les 15-29 ans (OMS, 2015). Près de la moitié d'entre eux sont des usagers vulnérables, c'est-à-dire peu ou mal protégés en cas de collision, plus particulièrement en comparaison des usagers motorisés à quatre roues et plus.

* Docteur en sciences de l'éducation, laboratoire ECF Le Lab'

L'histoire de la motocyclette est attachée et dépendante de celle de l'automobile. La motocyclette connaît un âge d'or à la suite de la première guerre mondiale puis perd très clairement son attrait, supplantée par une voiture qui gagne en fiabilité, en confort, en autonomie et qui surtout permet le déplacement conjoint de toute la famille. Paradoxalement, c'est à la fin des années 60, au moment où la voiture atteint son apogée en termes de développement et de désirabilité, que la motocyclette retrouve une place dans l'imaginaire de certains usagers de la route, surtout en réaction au consensus autour de la voiture. Le motard est à ce moment souvent un rebelle ou se revendique en tant que tel, un conducteur qui se distingue des autres conducteurs, qui conduit un véhicule exigeant, imposant de savoir le maîtriser et même très souvent de le dépanner.

Bien entendu le motard appartient à la famille des usagers de la route, avec des traits communs à l'ensemble de ces usagers. Il en est cependant à cette époque un élément très singulier, avec un rapport à l'espace et au temps particulier, des vitesses de déplacement, des accélérations, une position sur l'engin différentes. Là où le conducteur de voiture prolonge le cocher, le motard prolonge le cavalier, dans sa liberté de pouvoir sortir des sentiers battus, dans sa critique d'un système qui voudrait en faire un conducteur commun, dans sa jeunesse et très souvent dans sa masculinité. La position à califourchon pour conduire une motocyclette a sans doute en partie construit l'éloignement initial des femmes de la posture de « motarde », comme à une autre époque de la monte d'un cheval, autrement qu'en amazone, ou même de la circulation à bicyclette. Malgré les évolutions et les changements que nous évoquerons, les représentations du motard et sur le motard restent encore empreintes de ces éléments historiques et sociologiques.

Le motard est également un autre conducteur que le motocycliste. Il a quelque chose en plus ou d'autre qui le caractérise, au-delà du suffixe « ard » et de son caractère péjoratif. Tous les motards sont ainsi sans conteste des motocyclistes mais tous les motocyclistes ne sont pas forcément des motards et ne se reconnaissent pas forcément en tant que conducteurs singuliers. À l'inverse, les motards ont de leur côté parfaitement conscience d'être des conducteurs singuliers, sachant qu'ils le sont aussi aux yeux des autres usagers de la route.

B. Le motard comme conducteur ayant fait des choix

La caractéristique première des motards est que leur décision de circuler sur l'espace public, sur cet engin particulier, particulièrement instable, particulièrement rapide et puissant, particulièrement différenciant, résulte d'un ou de plusieurs choix consécutifs et de motivations qu'il est utile d'explorer.

Le motard continue et prolonge parfois ses expériences de conducteur de véhicules à deux roues, passant de la bicyclette au cyclomoteur puis de la motocyclette légère à la motocyclette lourde. D'autres fois, il vit quasiment ses premières expériences à deux-roues, réalise un rêve ou répond à un désir plus récent mais impérieux. De toutes les manières, le motard ne le devient que rarement par hasard ou nécessité et ne le reste que s'il en a la volonté ou la passion.

Le plus souvent, le motard possède à la fois les permis de conduire de la catégorie A et B. Lorsqu'il peut conduire une motocyclette et une voiture, il a alors la capacité de se rabattre sur l'un ou l'autre de ces véhicules, selon les circonstances et les décisions qu'il prend. Il ne fait donc que rarement un choix exclusif par rapport à la circulation à motocyclette et peut avoir des usages de la motocyclette qui se limitent à certaines formes de déplacement (travail, loisirs...). Lorsqu'il change de moyens de transport, il change également de conduite. Il n'est pas un motard en voiture ou un automobiliste à moto. Il est l'un ou l'autre, en premier lieu parce que la conduite de ces deux véhicules est différente, en second lieu parce que les motivations à choisir un type de véhicule sont différentes, tout comme les intentions liées à leurs usages.

Pour le motard, la perte progressive ou immédiate de ses compétences pour circuler à motocyclette ne rime pas irrémédiablement avec le deuil de la mobilité. Le motard pourra très souvent continuer à conduire une voiture, contrairement au conducteur qui n'a que son permis B et la voiture comme seul mode de déplacement. Le motard peut même rentrer dans le rang à tous les âges, pour des raisons diverses, là encore par choix et pas seulement parce qu'il a perdu ses habilités. Il peut aussi reprendre la pratique de la motocyclette sur le tard et redécouvrir les plaisirs d'une autre conduite. Aller au travail, se balader, partir en vacances, tous les choix lui sont permis en fonction des objectifs, du contexte et de ses projets, autant d'éléments qui impactent directement ses attitudes et comportements sur la route.

Ce provisoire de l'activité de motard, en complément de la voiture pour certains d'entre eux ou en substitution pour d'autres, est un élément de distinction et de classification significatif. Un provisoire qui peut induire le besoin d'en profiter, de prendre du plaisir, tant qu'il en est encore temps et expliquer certaines attitudes différentes lorsqu'un même conducteur est au guidon de sa motocyclette ou au volant de sa voiture.

Les choix du motard l'inscrivent donc dans des catégories qui, à l'instar des poupées russes, s'intègrent les unes aux autres mais sans pour autant perdre leurs singularités. La puissance de la moto, sa catégorie, sa marque sont des éléments objectifs et observables qui créent des liens et des affinités, au-delà des catégories sociales, des âges, du genre ou des pensées qui se dissimulent pour leur part sous les équipements et derrière l'intimité des casques. Les conducteurs et parfois les pilotes des motocyclettes appartiennent cependant un peu à une même tribu. Une même tribu mais avec des composantes bien distinctes. Si les motards se font signe en se croisant sur la route, ils peuvent aussi s'opposer de manière forte pour des questions bien anodines aux yeux des profanes, comme la couleur, la puissance ou la marque de leur moto. Leurs signes en se croisant ne concernent d'autre part pas les cyclomotoristes. Être motard c'est parfois s'extraire de la masse des conducteurs, avec la volonté de s'exclure mais aussi le besoin d'exclure ceux qui ne méritent pas sa considération, même lorsqu'ils circulent eux-aussi à deux-roues.

Parce que choisir c'est aussi dépasser les attentes et les besoins pour aller sur le versant des désirs, le motard garde le sentiment de la liberté de son choix, avec la conscience de son altérité aussi et donc avec l'idée de se faire plaisir le plus longtemps possible à travers cette conduite particulière. Là où la voiture a beaucoup perdu cette attache à la liberté et au plaisir pour devenir l'objet utilitaire, indispensable à une mobilité imposée et au travail, la moto garde encore cette dimension libertaire et transgressive, notamment à travers l'idée de se déplacer pour profiter autant des paysages que du déplacement lui-même. Le déplacement à moto, avec comme seul objectif de faire un tour, reste encore souvent évoqué, là où la notion de faire un tour en voiture sans autre but se perd dans le caractère utilitaire de la voiture. Si nous prenons l'exemple des vacances, nous observons que pour l'automobiliste, elles commencent souvent quand il sort de sa voiture, sur son lieu de villégiature. Pour nombre de motards, nous savons qu'elles commencent dès lors qu'il enfourche sa moto.

C. Le motard de plus de 40 ans, un motard d'aujourd'hui

Le motard n'est plus simplement un jeune ou même le rebelle des années 60. La moyenne d'âge des motards augmente d'ailleurs régulièrement pour atteindre quarante-trois ans aujourd'hui. Les motards des années 60 ont d'autre part tous plus soixante-dix ans aujourd'hui. Les motards de plus de quarante ans peuvent être de leur lignée, mais ils ne sont plus ces motards-là. Ces motards peuvent être novices dans la conduite d'une motocyclette, sans pour autant rentrer dans la catégorie des conducteurs jeunes, de moins de vingt-cinq ans. S'ils sont à priori débarrassés des facteurs d'accidents liés à l'âge, du moins au jeune âge, ils n'en sont pas moins soumis à un risque d'accident accru du fait de leur manque d'expérience significatif dans la conduite de véhicules à deux-roues, d'autant plus que dans la combinaison âge / expérience, c'est le déficit d'expérience qui serait le plus problématique (OCDE, 2006).

Les motards revendiquent encore, mais plus seulement sur le registre de la liberté et de l'opposition à un système. Ils sont souvent en colère contre les pouvoirs publics à cause des contrôles, des radars, des limitations de vitesse tout en réclamant une prise en compte par l'État de leurs singularités, en réclamant par exemple des aménagements routiers censés le protéger. Les motards sont encore peu présents dans les débats sur l'environnement où l'on fustige surtout l'automobiliste, seul au volant de sa voiture. On les accuse plus facilement à propos des nuisances sonores qu'ils infligent, mais cela est surtout vrai lorsque les échappements de leurs machines ont été modifiés, ce qui n'est pas rare par ailleurs.

Parmi les motards, le motard des champs a également été très présent et vindicatif sur le terrain, bien en amont du mouvement des gilets jaunes, avec des manifestations fortes dans certains départements contre les 80 km/h et la hausse du prix des carburants. Le motard aujourd'hui, n'est donc pas à l'écart des mouvements de la société, il ne vise plus seulement la singularité mais aussi son inscription dans un système qui le reconnaît, assure sa protection et lui permet de continuer sa pratique.

Le motard de plus de quarante ans peut être un motard qui a doucement vieilli et mûri dans sa pratique. Il peut aussi être un motard qui découvre les joies de la conduite d'une motocyclette, en passant son permis de conduire plus tard ou en l'utilisant plus tard. Il est un motard encore dans la moyenne mais qui devient inéluctablement un vieux motard et surtout un motard vieux. Le point commun entre les motards de plus de quarante ans est indéniablement que leurs âges ont une influence sur leurs compétences de conduite et qu'ils sont impactés par les effets du temps qui passe. Ils ont ainsi déjà dû adapter leurs pratiques aux effets de ce vieillissement, sans doute de manière plus forte et plus précoce qu'en voiture. Il faut rappeler qu'à quarante ans, l'ensemble des capacités cognitives d'un individu sont en déclin, à savoir, si nous suivons la distinction faite par Tulving et Schacter (Tulving et Schacter, 1990), le système de représentation perceptive, la mémoire de travail, la mémoire épisodique, la mémoire sémantique. Pour autant, les systèmes non-cognitifs, à savoir la mémoire procédurale, peuvent encore rester intacts et guider la conduite, mais avec un peu moins de capacités et de vitesse pour traiter les informations et surtout, dans une configuration appelée à se dégrader

progressivement encore. Cette dégradation sera encore plus rapide si elle s'inscrit dans le cadre d'un vieillissement dit pathologique, accompagné de maladies liées à l'âge.

Ce motard de plus de quarante ans, au moins dans un premier temps, parce qu'il est encore capable de s'adapter, a néanmoins sensiblement moins d'accidents que les motards plus jeunes. Chez lui, les effets bénéfiques de l'expérience compensent encore largement les effets délétères du temps qui passe.

Ce motard de plus de quarante ans est aussi celui qui cultive une forme de nostalgie. Le « c'était mieux avant » revient fréquemment sur les réseaux sociaux et dans les conversations entre motards. Il a le souvenir ou le sentiment d'avoir été plus libre, moins contrôlé, plus solidaire, plus respecté. Il partage les images de ses motos successives, ses aventures et ses mésaventures. Parce qu'il a de l'expérience, il se raconte souvent sans fin sur les réseaux sociaux, alors que les plus jeunes, ceux qui débutent dans la pratique, se la racontent encore en adoptant des conduites agressives sur la route.

II. LE COMPORTEMENT DU MOTARD

A. Discussion du système d'analyse et proposition d'évolutions

La notion même de comportement est à nos yeux problématique, surtout dans son acception issue du béhaviorisme et sa réduction à l'observable. Dans le champ de la sécurité routière, la notion de comportement reste pourtant encore singulièrement teintée de cette lecture, avec comme grille de lecture les règles du Code de la route et comme indice de comportement la distance qui est prise par le conducteur en situation par rapport à ces règles. Nous savons pourtant que les conducteurs prennent davantage leurs décisions par rapport à leur interprétation d'une situation que par rapport aux règles du Code de la route. Cela est d'autant plus vrai que ces règles, que nul n'est pourtant censé ignorer, sont en définitive souvent très peu et très mal comprises. Le baromètre AXA Prévention soulignait en 2004, mais rien n'indique que la situation aurait pu changer, que près d'un français sur deux ignore même les règles de base, par exemple les limitations de vitesse par temps de pluie ou par temps de brouillard. L'idée qu'un conducteur puisse connaître toutes les règles est utopique et n'assurerait d'ailleurs en rien le fait qu'il les observe et les comprenne. Jean-Marie Renouard (2004) souligne ainsi la différence entre « *légal et illégal* » qui caractérise la vision du Code de la route et « *normal et anormal* » qui caractérise la vision d'un conducteur, agissant davantage sur le registre de la normalité que de la légalité. La circulation inter-file est un exemple significatif d'une pratique illégale qui paraissait normale aux motards, au point qu'il a fallu faire évoluer la réglementation ou tout au moins lancer une expérimentation pour la faire évoluer le cas échéant. Dans un cadre construit initialement pour l'automobiliste, le motard, mais aussi les autres usagers font souvent ce qu'il leur paraît normal de faire, jusqu'à ce que le normal devienne parfois la règle. C'est aussi pour cela qu'il nous semble toujours plus juste et opérationnel de parler d'observation des règles, parce qu'elles évoluent en fonction des pratiques, que d'un respect des règles qui les fige dans un jugement moral.

Le comportement du conducteur reste largement analysé, par ceux qui ont en charge les questions de sécurité routière, au regard de sa nature problématique, comme empêchant le système homme / véhicule / environnement d'être sûr, avec la croyance qu'il suffirait de punir et de contraindre pour faire changer les comportements. Si le changement par la contrainte est effectif sur les comportements observables, il ne perdure pas lorsque la pression se relâche. Il est au contraire nécessaire de durcir ou d'élargir régulièrement les contrôles pour garantir leur efficacité, au risque de susciter à un moment des mouvements incontrôlables et extrêmes contre ce qui, pour les usagers, ne fait plus sens.

Grâce aux recherches européennes en matière d'éducation du conducteur, il est aujourd'hui largement reconnu qu'il importe de changer de paradigme pour agir de manière durable et au-delà de l'observable sur les conduites des usagers de la route, notamment en ayant une lecture intégrant leurs attitudes et leurs représentations et en se référant à une vision constructiviste de l'accompagnement des conducteurs.

Dans cette approche, la conduite est modélisée à partir de quatre niveaux de comportements, avec la reconnaissance de la complexité d'actions de conduite dépassant la simple maîtrise du véhicule et des situations : « *L'idée qui sous-tend l'approche hiérarchique est que l'échec, de même que la réussite aux niveaux les plus élevés affectent les exigences de compétence aux niveaux les plus bas* » (Hatakka et al., 1999, p. 19).

4. Objectifs à long terme, projets et aptitudes à la vie
Importance de la motocyclette et de la conduite de ce véhicule sur le

développement personnel
Capacités générales de maîtrise de soi
Influences et pressions générales
3. Objectifs associés à la mobilité quotidienne
Intention et objectifs à court terme
Environnement immédiat
Influences et pressions immédiates, à chaque trajet
2. Maîtrise des situations de circulation
Adaptation aux exigences de la situation concrète
Compréhension en situation des interactions avec les autres usagers
Compréhension en situation des règles et usages de circulation
1. Maniement de la motocyclette
Contrôle de la vitesse, de la direction, de la position
Contrôle de la trajectoire

Tableau 1 : Niveaux hiérarchiques de comportement du motard, adapté de Keskinen, 1996

L'approche hiérarchisée des comportements de conduite permet de mieux comprendre la nature des conduites à adopter pour permettre au conducteur de mieux mesurer les risques et de les limiter. Elle permet de relativiser singulièrement le rôle de la technique de conduite et de la connaissance des règles du Code de la route, sans pour autant nier leur importance si elles sont influencées positivement par les éléments de compétences associés aux niveaux 3 et 4 que nous qualifions de stratégiques. Nous pouvons rajouter que l'absence de maîtrise des compétences complexes du niveau 2 que nous avons soulignée chez nombre de sujets lors d'une recherche sur les conducteurs novices (Hernja et Higelé, 2008), à savoir la compréhension en situation des règles et usages plutôt que la seule connaissance des règles, ne favorise pas la perspective de conduites moins sujettes aux dangers de la circulation routière.

Le système d'analyse des comportements est d'autre part très largement influencé par les approches centrées sur les situations dégradées, qui plus est à partir de la conduite d'un véhicule automobile, avec comme référence la fréquence et de la gravité des accidents des automobilistes. Dans cette perspective, sachant que la pratique de la motocyclette est indéniablement plus dangereuse que la conduite d'une automobile, les motards ne peuvent qu'être et se sentir collectivement pointés du doigt pour leur irresponsabilité manifeste. Qu'ils soient à l'origine des accidents ou simplement leur victime ne change alors rien.

B. Les accidents des motards

Même si tous les motards n'ont et n'auront pas d'accidents durant leurs pratiques, certains en ont. Des accidents qui, en nombre mais plus sûrement en gravité, sont corrélés avec la puissance de la motocyclette et tout naturellement avec la vitesse au moment de l'accident. Comme pour les voitures d'ailleurs, le choix d'une marque, d'un modèle et d'une puissance révèlent des « choses » sur le conducteur et sur sa propension à subir un accident. Ils sont des conducteurs qui choisissent un modèle mais qui sont aussi choisis par ce modèle et qui adaptent quelque part leurs comportements en conséquence. Nous rappelons qu'en 2018, plus d'un tiers des motocyclistes tués conduisaient un engin de plus de 800 cm³ et plus des 2/3 si nous prenons les conducteurs d'engins de plus de 600 cm³.

Chez les motards, les accidents sans tiers représentent 34% des tués et jusqu'à 44% si nous considérons les conducteurs de motocyclette de plus de 800 cm³. Nous pouvons et devons certes tirer des enseignements de cette proportion de motards tués dans ces circonstances, sans oublier pour autant que chez les automobilistes, en 2018, près de la moitié des tués le sont également dans des accidents sans tiers (ONISER, 2018).

De manière générale, parce qu'ils sont souvent reliés à des vitesses élevées, les accidents sans tiers ont des conséquences plus graves. De même, les accidents contre des obstacles fixes revêtent le même caractère de gravité, avec une répartition à peu près égale entre des obstacles que nous pourrions qualifier de « naturels » (arbres, parois rocheuses...) et des obstacles liés à des aménagements routiers (fossés, glissières de sécurité, ouvrages routiers...).

En termes de responsabilité, les motards sont responsables de la moitié des accidents dans lesquels ils sont impliqués, même si cet équilibre est surtout le résultat du nombre important d'accidents sans tiers. En cas de choc avec un autre véhicule, le motard ne serait responsable que dans un tiers des cas. Nous pouvons aussi rappeler que la responsabilité attribuée à un conducteur n'exclut pas une diversité de facteurs et des causes d'accidents, avec des éléments liés à l'infrastructure, à l'environnement et notamment à la météo ainsi qu'au véhicule lui-même. Ce caractère multifactoriel des accidents n'est pas ignoré dans les analyses d'accidents, même si certains renseignements liés aux attitudes et intentions du conducteur sont difficiles à obtenir. Par contre, ce caractère multifactoriel n'apparaît souvent plus dans la communication qui est issue de l'analyse des accidents ou dans les mesures de prévention qui sont prises.

L'âge et l'expérience des motards au moment des accidents mortels sont également des éléments largement documentés. Nous retrouvons 40% des tués qui ont moins de 34 ans. Si ce chiffre est à manier avec prudence, notamment en dehors d'une connaissance précise des kilométrages parcourus et des contextes de conduite, il semble acquis que le risque d'avoir un accident mortel est plus important chez les motards jeunes et avec une expérience moindre de la conduite d'un deux-roues, surtout si l'on prend en compte le fait que ces conducteurs représentent moins de 20% de la population des motards, mais 40% des tués et 44% des blessés.

Le risque d'être tué à moto, par rapport à ce même risque en voiture, à kilométrage équivalent, est multiplié par 22 et même par 26 si l'on considère les motocyclettes lourdes (plus de 800 cm³). Si ce chiffre peut être l'objet de discussions quant à la validité d'une comparaison des risques, il est indéniable que se déplacer à motocyclette présente une forme de danger bien plus élevée qu'en voiture. Il est également indéniable que la connaissance de ce niveau de risque ne change en rien la détermination des motards à conduire leurs machines.

Nous savons par exemple, à partir d'une recherche faite à Paris, que les motards passent à des allures rapides, supérieures à celles des autres usagers, à hauteur des carrefours avec feu vert (Durand, 2019). La vitesse excède même, en aval du feu, la vitesse maximale autorisée pour 24% des conducteurs. Le constat de vitesse excessive ou inadapté est en partie expliqué par les chercheurs par un attachement trop rigide des conducteurs au statut prioritaire de la route. Si cette explication correspond aux sentiments des conducteurs, il sera utile de rappeler les règles qui régissent l'ordre de passage aux intersections. Celles-ci évoquent le fait qu'un véhicule est tenu de céder le passage mais n'affirment pas qu'un véhicule à la priorité de passage. Le feu vert implique juste que les conducteurs qui ont le feu rouge cèdent le passage. Au niveau pédagogique, la déconstruction de cette représentation d'un droit potentiel à la priorité, auprès des motards mais sans doute d'une majorité des conducteurs, est à privilégier.

La vitesse est souvent évoquée comme associée aux comportements des motards. Il apparaît nécessaire de différencier vitesse excessive et excès de vitesse, la première étant une relation simple à une règle explicite, la seconde dépendant de la capacité des conducteurs à analyser une situation, à en mesurer les risques et à faire des choix, avec une composante cognitive évidente. L'adaptation de la vitesse au contexte de circulation est une compétence complexe associée au niveau 2 de l'approche hiérarchique des comportements de conduite. Elle dépend de raisonnements construits sur des hypothèses à propos d'événements certes prévisibles mais non advenus. L'adaptation de la vitesse au contexte est encore plus difficile à mettre en œuvre dans les situations où l'élément à risque est masqué (Hernja et Higelé, 2008).

Il n'est pas non plus aisé de comprendre la nature et le rôle des représentations des motards et la manière dont elles influencent leurs conduites et peuvent générer des accidents ou en aggraver les conséquences. Nous considérons les représentations (Abric, 1988, p. 64) en tant que « *produit ou processus d'une activité mentale par laquelle un individu ou un groupe reconstitue le réel auquel il est confronté et lui attribue une signification spécifique* ». Nombreux sont les motards mais aussi les automobilistes qui pensent qu'à moto ils vont pouvoir freiner et s'arrêter sur une distance plus courte alors même que tous les essais montrent que c'est l'inverse. De même, alors même que le gilet airbag est reconnu comme utile par les conducteurs ayant déjà été victimes d'accidents, 2/3 des motards n'ayant pas été victimes d'accidents le trouvent inutile. Il en est de même, comme nous l'évoquions, pour la croyance en un droit à la priorité dans certaines circonstances. Ces représentations communes et les croyances associées ne peuvent pas être vaincues par la seule information ou même par la connaissance, elles doivent être déconstruites, et cette déconstruction demande des techniques et du temps, une pédagogie en l'occurrence.

III. L'ACCOMPAGNEMENT DU MOTARD

A. La prise en compte des recherches et des particularités liées à la conduite d'une motocyclette

Les mécanismes qui amènent à la survenue des accidents des motards restent encore largement méconnus. Les mécanismes qui maintiennent ce conducteur dans l'évitement des dangers le sont plus sûrement encore. Pourtant, toutes proportions égales par ailleurs, le risque d'être tué dans un accident a singulièrement baissé depuis 40 ans, même pour les motards. Nous estimons que cet élément serait à nos yeux à prendre en compte dans la perspective de la construction d'un modèle complémentaire d'analyse de la conduite et de ses événements dégradés, sachant que beaucoup de choses se jouent en amont de la conduite et pourraient se réfléchir à l'issue de la phase de conduite.

Issue de l'approche hiérarchique des comportements de conduite, la matrice GDE est largement revendiquée comme référence dans la formation initiale des enseignants de la conduite et comme modèle pour les nouveaux programmes de formation et de sensibilisation. La question de sa compréhension et de son opérationnalisation par les enseignants de la conduite reste cependant encore posée puisqu'elle apparaît à leurs yeux davantage comme un modèle théorique que comme un outil d'action pédagogique (Hernja, Higelé et Sieffer, 2012). Si nous analysons l'activité de conduite d'une motocyclette, et surtout si nous faisons une comparaison avec l'activité de conduite d'un véhicule automobile, nous observerons des différences sensibles. Ces différences seront d'ailleurs les plus marquées sur les niveaux 3 et 4, en lien avec les motivations, les choix liés à la conduite et les projets de vie des conducteurs. Les recherches montrent que ce sont précisément ces niveaux qui influencent le plus les comportements de conduite. Nous savons que ce sont aussi ceux qui sont le moins pris en compte dans des analyses d'accident et qui sont les plus difficiles à toucher par la formation ou même par les actions de sensibilisation. Ils sont également ceux qui nécessitent l'adhésion du conducteur pour espérer apporter une remédiation de ses conduites problématiques, ceux qui nécessitent des compétences spécifiques chez l'intervenant.

De la même manière, les liens entre les capacités des conducteurs de motocyclettes à comprendre les situations complexes et le développement de conduites évitant les dangers de la route sont très largement sous-évalués. Nous parlons ici de la maîtrise d'ailleurs illusoire du niveau 2 de l'approche hiérarchique. Nous avons pu montrer (Hernja et Higelé, 2008) que dans nombre de situations, il était nécessaire, pour limiter les comportements dangereux non-intentionnels de mettre en œuvre des raisonnements complexes pour coordonner et guider les actions. Il serait à ce titre utile de prolonger ce type de recherches pour observer ce que cela change dans le cadre d'une approche centrée sur un conducteur de motocyclette ou sur les interactions entre usagers de catégories différentes. Les caractéristiques de la motocyclette, son accélération, sa saillance, sa part limitée dans le trafic ont sans aucun doute des influences sur les types de raisonnement à mettre en œuvre mais aussi et surtout sur la vitesse de traitement des informations pour décider d'une conduite. La difficulté pour certains conducteurs de raisonner sur des hypothèses que nous avons évoquée précédemment, notamment dans les situations où le danger n'est pas directement visible, se retrouvera sans aucun doute chez les motocyclistes. Nous savons que cette difficulté est en cause dans des accidents impliquant des automobilistes qui n'avaient pas su imaginer l'approche d'un motocycliste dans des situations de visibilité réduites. L'une des pistes est sans doute d'agir davantage, notamment à partir de l'autoévaluation, sur les limites individuelles dans les connaissances, en apprenant aux conducteurs à mieux se connaître, à savoir qu'ils ne savent pas et à réagir en conséquence.

L'utilisation de cette grille d'analyse des comportements est indispensable dans la perspective de la compréhension des conduites des motocyclettes. Elle permet de donner du sens à des comportements qui, de l'extérieur, peuvent paraître insensés. Dans la perspective essentielle de la recherche de sens, la matrice d'objectifs pédagogiques (matrice GDE) construite à partir de l'approche hiérarchique devrait être vulgarisée dans une version centrée sur les utilisateurs de motocyclettes pour trouver une opérationnalité directe au niveau de ces conducteurs eux-mêmes. Il s'agit dans ce domaine, et parce qu'il est le seul à connaître ses motivations et ses projets, de redonner les clefs du comportement au conducteur pour lui permettre, à partir de sa connaissance sur lui-même, de développer ce qui apparaît de plus en plus souvent dans les référentiels de compétence comme un savoir devenir. Redonner les clefs au conducteur c'est également lui apprendre à s'évaluer, à se connaître en tant que conducteur d'une motocyclette à partir de la grille d'évaluation issue de la matrice GDE, à chacun de ses parcours et à chacun de ses niveaux : habiletés et connaissances, compréhension, résistance aux éléments de contexte, influence de la personnalité.

B. Responsabilité et prudence à moto

Le but des actions de formation et de sensibilisation est de construire chez les conducteurs des compétences leur permettant de devenir des conducteurs responsables. Cette notion de responsabilité est à explorer et à définir pour qu'elle puisse être autre chose qu'un concept flou.

En matière de risque routier, la responsabilité implique de savoir mettre en œuvre tous les moyens adaptés à un objectif de préservation de son intégrité physique et de celles des autres usagers de la route. Cette obligation de moyens ne garantira jamais un résultat. Il ne peut y avoir de rapport de cause à effet entre une attitude et un comportement, ni entre ce comportement et un résultat. Il peut cependant y avoir une corrélation forte entre les moyens mobilisés et les résultats obtenus.

Les moyens que nous évoquons sont divers et dépassent très largement le cadre de ce qui est enseignable en termes de connaissances ou de techniques. Ils résultent moins d'un apprentissage que d'une éducation, avec comme définition de l'Éducation « apprendre et changer ». Le conducteur responsable, et c'est particulièrement opérant à motocyclette, est donc celui qui est capable aussi de refuser de faire parce qu'il estime que les risques sont trop importants.

Nous pouvons également mobiliser le concept de prudence pour qualifier la conduite attendue du motocycliste. Nous le faisons en relation avec la définition qu'en donne Aristote, en tant que savoir propre à l'action et à l'homme d'action, construite sur l'expérience et le discernement. Cette prudence permet alors l'émergence progressive d'une sagesse pratique, qui pourrait ainsi être le propre du motard de plus de 40 ans. Elle serait la vertu de celui qui, au cœur d'une situation, sait peser les éléments de décision pour choisir la juste mesure et mettre en œuvre le comportement qui lui assurera le meilleur bénéfice, sans préjudice pour les autres.

Le motard que nous avons caractérisé comme un supercalculateur, tant il a d'informations à traiter, pourrait alors parfaitement correspondre à la définition du conducteur prudent. Un motard éloigné du stéréotype de conducteur à risque ou de tête brûlée, le stéréotype étant défini par Beauvois et Deschamps (1990) en tant qu'images dans la tête et ensemble de croyances sur un groupe de personnes.

Fondamentalement, la prudence au volant n'est pas une compétence par défaut ou une solution face à un défaut de compétence. Elle est avant tout le résultat tangible de choix de circonstances, assumés par le conducteur, face à des situations parfois complexes, des signalisations, des règles et des codes qui ne suffisent pas à assurer la sécurité, dans un environnement où les dangers sont multiples et multiformes.

La prudence n'est pas à confondre avec la précaution, l'indécision ou la pusillanimité. Elle n'est pas la vertu de celui qui doute ou qui a peur de conduire. Elle demande moins de s'abstenir de faire que parfois de choisir objectivement de ne pas faire, lorsque les conditions ne sont pas ou plus réunies. Ne pas dépasser, ne pas conduire la nuit, positionner sa main devant la commande de frein en cas de doute, emprunter l'autoroute plutôt que les routes départementales, prendre les transports en commun ou la voiture plutôt que la moto ou faire le deuil provisoire et enfin définitif de la conduite d'une motocyclette peuvent être des actes forts de prudence.

La prudence est donc une prédisposition mentale à agir, un outil intériorisé de construction de sens pendant la conduite elle-même, un outil qui façonne une réalité et des réponses concrètes, un outil sans modèle ou mode d'emploi précis et surtout sans matière. Si la prudence est difficilement enseignable, elle s'apprend et se construit à partir de la réflexion sur l'action, d'une prise de distance avec ses pratiques et une éducation continuée.

C. Regard sur la formation initiale

L'accompagnement du motard vers des conduites plus responsables ne passe pas forcément par la formation, ou tout au moins par un certain type de formation ou plus précisément encore par la seule formation. Plusieurs études remettent par ailleurs en cause la formation des motards et nous font même douter de sa pertinence, parfois pour des raisons méthodologiques, parce que la preuve ne peut être faite, mais d'autres fois pour des raisons de fond (Kardamanidis, 2010, p. 4) : « *On ignore si la formation (et quel type de formation) réduit le risque d'accidents, de blessures ou d'infractions chez les motards, et nous ne sommes donc pas en mesure de recommander une formation en particulier* ». Nous pouvons cependant souligner qu'une formation permet pour les auteurs de filtrer l'accès à une pratique sachant que, comme le soulignent Lund, William et Zador (Lund et al. 1986) qu'une plus grande accessibilité de la formation, risquera de se traduire par davantage d'accidents.

À ce sujet, nous pouvons reprendre les critiques émises généralement vis-à-vis de la formation des conducteurs en France, trop courtes pour acquérir des compétences, trop longues pour ne pas créer de la surconfiance, avec comme conséquence, une surreprésentation des conducteurs novices, plus particulièrement

lorsqu'ils sont jeunes, dans les accidents. Et nous avons vu que ce phénomène se retrouve également chez les motards qui accèdent au permis de conduire, avec de surcroît un risque d'accident sensiblement plus élevé que pour les autres catégories de conducteurs. Cela laisse des marges de manœuvre fortes pour faire évoluer les conduites des motocyclistes par la formation, mais une responsabilité forte également si rien n'est mis en place pour remédier à une situation peu acceptable, notamment au regard du sur-risque motard général.

Nous rappelons également que les formations basées sur les connaissances et les habiletés du conducteur, plus particulièrement dans leurs développements sur piste, peuvent être contreproductives, surtout lorsque le formé est jeune (âgé de moins de 25 ans), des formations qui ne doivent jamais avoir comme objectif une illusoire maîtrise technique.

Même si elle a beaucoup évolué et si elle continue à évoluer, la formation des motards reste encore construite autour de l'idée qu'un motard doit être habile au guidon de sa motocyclette. La formation du motard demeure également, tout comme l'examen lui-même, fermée à l'idée d'une adaptation réelle des enseignements et des épreuves à l'âge ou au genre du formé. Personne ne peut cependant nier les différences fondamentales, au niveau physiologique, cognitif ou psychologique entre un élève motard de vingt ans et un autre de quarante-cinq ans ou encore les différences entre les attitudes d'un homme ou d'une femme. De plus en plus de conducteurs passent leur permis de conduire deux-roues plus tard, de plus en plus de femmes passent leur permis de conduire moto, sans que la formation ou les épreuves ne le prennent vraiment en compte.

Les discussions actuelles sur l'évolution du permis moto, avec des avis experts, notamment sur l'enseignement pendant la formation initiale des « bonnes trajectoires » et comme figure-type le gendarme en action, montrent à quel point cette sortie du modèle basé sur les habiletés de conduite ou les connaissances est difficile. Même si, hors agglomération et dans les accidents sans tiers, 42% des motards décèdent en courbe, il n'est pas certain que l'apprentissage des trajectoires améliore ce phénomène. Le nombre d'automobilistes tués en courbe sans implication d'un autre véhicule est tout aussi important. Personne n'envisage pourtant sérieusement de faire lors de la formation initiale un travail sur les trajectoires en virage à partir de l'expérience et de l'intervention d'experts en pilotage.

Nous rappelons encore que la sécurité du motard, définie en tant que risque socialement acceptable, ne dépend pas seulement de sa formation. Elle est aussi le fruit des approches mises en œuvre dans les formations concernant les autres usagers de la route. Ce qui signifie que toutes les formations doivent avoir comme objectif de travailler sur la diversité des modes de déplacement, sur l'hétérogénéité des conducteurs et des conduites, en lien aujourd'hui avec les problématiques de déplacement et de multimodalité.

Dans la même perspective, nous pourrions souhaiter que la formation initiale des motocyclistes, mais sans doute en amont également et en aval bien entendu, prenne davantage en compte le fait que nombre de décisions sont prises à partir de la capacité du conducteur à lire les intentions des autres conducteurs. Ce travail sur l'interprétation des signes et indices en conduisant, comme application concrète et située des théories de l'esprit, ne doit bien entendu pas inciter les conducteurs à se fier uniquement au regard et gestes de l'autre usager pour décider de son comportement. Il doit plutôt lui apprendre à douter des décisions des autres et à ne plus penser qu'elles dépendent simplement de l'application des règles. La théorie de l'esprit n'est d'ailleurs pas à classer dans le champ de la psychologie mais dans celui de la cognition sociale, comme le rappellent Duval (Duval et al., 2011, p. 42), en la désignant comme « *une aptitude cognitive permettant d'imputer une ou plusieurs représentations mentales, par définition inobservables, aux autres individus* ». Nous pouvons penser que cette théorie devra également être expliquée aux formateurs et par les formateurs comme une impossibilité potentielle, pour les autres conducteurs, à lire les intentions des motocyclistes derrière la visière de leurs casques.

Comme toute compétence cognitive, celle qui consiste à lire les intentions des autres conducteurs est dépendante du vieillissement, avec comme effet significatif la difficulté à prendre en compte la perspective de plusieurs personnes simultanément. Dans le cadre d'une réflexion sur le motard de plus de quarante ans, cet élément est à prendre en compte et à partager.

Même si la formation initiale des motocyclistes a évolué, même si dans les discours, elle revendique son inscription dans les approches européennes en matière d'Éducation des conducteurs, en lien avec la matrice GDE, elle reste donc encore fortement influencée par les formes traditionnelles de l'enseignement au sein des écoles de conduite et par l'objectif de préparer le permis de conduire. La référence constante à l'examen, un examen qui guide la formation, a enfermé et enferme toujours la formation dans un carcan où la préparation à l'examen devient la norme. Et pourtant, dépasser le cadre de l'examen est une obligation pour agir sur les conduites des futurs motocyclistes. L'examen ne peut et ne pourra pourtant toujours porter que sur les niveaux 1 et 2 de la matrice GDE, et encore sur leurs versants observables. Pouvoir mesurer, lors d'un examen, notamment à partir de questionnaires à choix multiples, les attitudes, motivations et intentions est impossible.

Vouloir le faire est une erreur, fonder le résultat d'une épreuve sur ce score serait une escroquerie. Ce faisant, la formation se retrouve largement restreinte, d'autant plus restreinte que les demandes des élèves se limitent le plus souvent à l'obtention du permis de conduire et que l'image controversée des écoles de conduite ne les incite pas à faire confiance à une école de conduite qui va bien au-delà du programme d'examen, surtout si le coût de la formation en est impacté. Et pourquoi ne le serait-elle pas dans la mesure où le service rendu est sans commune mesure avec celui du seul bachotage ?

Des résistances vives à des changements radicaux dans la formation initiale viennent sans aucun doute aussi de ceux qui la mettent en œuvre et même parfois de leurs organisations professionnelles. Ces résistances sont en lien avec leurs représentations de la conduite et de l'apprentissage et avec une difficulté à sortir de la figure-type du motard habile (moto-habilis) et de l'enseignant comme conducteur expert. Et pourtant la formation des motocyclistes doit encore s'imprégner davantage des préconisations européennes en matière de formation des conducteurs et rentrer comme un élément d'une éducation continuée des motards, avec la mobilité et le partage de la route comme visées et objectifs. Les écoles de conduite, notamment à partir de l'extension des compétences de leurs formateurs vers l'animation d'actions de sensibilisation, devraient déjà y être préparées. Elles devraient également pouvoir profiter de l'évolution à venir de la formation des formateurs et de son ouverture potentielle et espérée à d'autres champs disciplinaires et à d'autres acteurs. Les écoles de conduite moto et leurs formateurs auraient alors tout à gagner d'interventions transversales, sortant du cadre restreint de la formation initiale, reconnaissant leurs compétences pour faire évoluer les conduites. Cette implication et ce positionnement clairs donneraient du sens au métier d'enseignant de la conduite et à la profession. Plus fondamentalement, cela permettrait d'envisager des actions efficaces sur les conducteurs et pour limiter la dangerosité de la pratique moto.

D. Les préconisations concernant la formation continue

Ce qui paraît encore difficile à faire pendant la formation initiale peut parfaitement être réalisé en dehors de cette formation, dans le cadre du continuum éducatif de sécurité routière, avec les services de l'État, les assureurs, les associations d'usagers, les entreprises et les enseignants de la conduite, si tous ont la même volonté de relever le défi.

Le rendez-vous post-permis s'adressant à des conducteurs ayant obtenu un premier permis de conduire est un exemple d'interventions pouvant faire sens pour faire évoluer les conduites. Cette formation est entièrement basée sur des échanges d'expérience, avec à la clef une place importante laissée à l'autoévaluation, à la perception des risques, la résolution de situations de conduite complexes et une ouverture sur la mobilité. À noter que cette formation n'a pas de phase pratique. À noter que cette formation n'a pas de moment visant à tester les connaissances ni de phase pratique.

Dans ce cadre, la perception des risques doit être entendue comme (Erstele-Hedibel, 1999, p. 18) « *une opération intellectuelle complexe qui implique la prévision d'un accident éventuel* » et comme une tâche exigeante qui fait que, lorsque l'attention est répartie sur d'autres tâches ou d'autres pensées, la capacité à percevoir les risques en est affectée. Cette approche par la perception des risques peut donc, parce qu'elles sont de même nature, parfaitement être combinée avec l'approche par l'interprétation des regards et des gestes des conducteurs dans le cadre de l'opérationnalisation de la théorie de l'esprit. Il est aussi utile de rappeler que le travail sur la perception des risques doit ou devra reposer sur la perception du risque des conducteurs eux-mêmes, en l'occurrence les motards, sur le sentiment qu'ils pourraient avoir dans certaines situations, de prendre des risques et « *d'aller contre le roc* » si nous prenons l'étymologie du mot risque.

L'objectif d'interventions concernant la perception des risques n'est pas de présenter ni de travailler sur le risque objectif, en tant que calcul rationnel d'une probabilité d'accident. Le risque d'être tué à motocyclette est objectivement 10 fois plus élevé qu'en faisant du parachutisme et 40 000 fois plus élevé que par la foudre (Debia et Zayed, 2003). Ce calcul n'a pourtant pas de sens dans la perspective d'une évolution des attitudes et comportements. Pendant les interventions sur la perception des risques, il est essentiel de faire partager entre les participants la subjectivité de leurs évaluations respectives, définies (Ibid., 2003) comme ce que l'individu peut penser de l'occurrence d'un type de danger, pour échanger, confronter les points de vue et prendre conscience de la diversité des attitudes face à des situations pourtant identiques. Cela est d'autant plus important que le risque est socialement construit, même s'il dépend également du système de valeur de l'individu (Peretti-Watel, 2000). L'approche par la perception des risques doit prendre en compte les caractéristiques psychologiques attachées à la notion de risque et à sa définition. À la suite des travaux de Starr (1960), Debia et Zayed rapportent que lorsqu'il s'agit de risques volontaires, le public acceptera généralement un risque 1000 fois supérieur que si le risque est involontaire. Dans cette perspective, affirmer que les motocyclistes acceptent davantage le risque lié à leur activité que celui d'être contrôlé par un radar est une évidence, surtout parce que l'on compare un risque volontaire, lié aux choix de la motocyclette à un risque

involontaire sinon subi, celui d'être contrôlé. Ce phénomène explique également pourquoi, l'argumentaire d'un risque d'accident 26 fois supérieur pour le motard par rapport à l'automobiliste ne porte pas et ne change pas les conduites.

Aborder les questions du risque sur le seul plan de la rationalité est donc une impasse en termes de pédagogie. Dans ce domaine, pour faire bouger les représentations du risque, nous ne pouvons alors plus parler d'enseignement ou de formation mais plus fondamentalement d'accompagnement. L'intervenant est donc quelqu'un qui saura animer, écouter, accompagner, parce qu'il est important de savoir et d'entendre ce que les personnes concernées pensent pour envisager qu'elles puissent ensuite penser et faire autrement. Il aura également une connaissance des problématiques liée à la sécurité routière et plus globalement encore au sentiment de sécurité, si toutefois on accepte l'idée que la sécurité en soi n'existe pas et qu'on la définit comme étant un risque acceptable. Cet intervenant ne sera surtout pas celui qui affiche ses connaissances et ses certitudes ou même qui donne sa propre évaluation des risques. Il n'aura d'ailleurs même pas besoin d'être lui-même motard, qui plus est un motard habile pour être efficace.

Basée sur le volontariat, restreinte quant à son accès aux seuls conducteurs ayant un premier permis de conduire et n'ayant pas commis d'infractions avec perte de points, la formation post-permis ne concernera malheureusement que peu de conducteurs. Elle a pourtant été construite autour de l'ensemble des éléments de préconisation développés récemment en matière de recherche sur l'éducation des conducteurs. Elle utilise également des outils éprouvés, élaborés sur le terrain, notamment à la suite des recherches menées avec des enseignants de la conduite (Hernja, Higé et Sieffer, 2011), avec le soutien à la recherche effectué à cette époque de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (Direction à la Sécurité Routière aujourd'hui).

Il serait souhaitable de voir les outils destinés à faire évoluer les attitudes de conducteurs et à préparer des comportements prudents se généraliser, tout en s'adaptant à des cibles différentes ou plutôt en veillant à concerner l'ensemble des usagers et des pratiques. Des outils qui devraient également s'enrichir progressivement, pour mieux appréhender la nature complexe du risque et pour donner une part plus grande aux problématiques de mobilité et d'environnement, avec l'idée d'influencer les projets de vie et les personnalités des conducteurs et de modifier leurs rapports à la conduite et aux risques. Des outils qui donneraient également une place plus importante à la réflexivité, entendue (Berticci, 2009, p. 44) comme « *l'aptitude du sujet à envisager sa propre activité pour en analyser la genèse, les procédés ou les conséquences* », avec en corollaire le développement de la pensée critique, dans le cadre d'une éducation des usagers de la route visant à la fois l'apprentissage et le changement.

Conclusion

En tant que conducteur singulier, ayant choisi une mobilité particulière, le motocycliste paye, à travers ses accidents, un lourd tribut à l'insécurité routière. Son inclusion dans la circulation routière se fait à un prix bien trop élevé, que la formation, la communication et la répression ne parviennent pas à faire baisser de manière indiscutable.

L'accompagnement du motard vers des conduites moins dangereuses, sans pour autant le priver de son autonomie et l'éloigner de ses désirs ou de ses motivations, passe donc par un travail de fond visant à mieux connaître ses pratiques et à mobiliser des modèles théoriques adaptés au développement de compétences à chacun des niveaux de la matrice GDE.

Il appartient donc, à ceux qui prendront en charge cet accompagnement, de se focaliser davantage sur les niveaux 3 et 4 que sur le niveau 1, sachant que ce sont ces niveaux dits supérieurs qui distinguent le plus les motocyclistes des autres usagers et qui ont l'influence la plus grande sur leurs attitudes au guidon. Il est aussi indispensable de repenser les compétences et les objectifs liés au niveau 2, en les centrant davantage sur la compréhension et l'adhésion aux règles que sur leur illusoire respect.

Il appartient également aux pouvoirs publics de prendre des mesures pour donner davantage de consistance à l'accompagnement pédagogique du motocycliste tout au long de sa pratique, et même en amont, sans l'infantiliser ou le stigmatiser, mais en lui donnant les moyens de devenir un conducteur prudent.

Le développement de recherches pour mieux comprendre les pratiques des motocyclistes mais aussi et surtout pour développer d'autres moyens pour les accompagner et faire évoluer l'image qu'en ont les autres usagers de la route est à privilégier. Ces recherches doivent aussi prendre en compte le fait que le motard vieillit aujourd'hui tout en voulant continuer à conduire sa motocyclette. Elles doivent donc également porter sur les transformations sociologiques, psychologiques et physiologiques qui en découlent et sur les moyens de garder du plaisir à conduire une motocyclette en vieillissant sans pour autant exacerber les risques pris ou subis

par ce conducteur singulier. De vrais défis, à la hauteur d'une pratique singulière et encore singulièrement dangereuse.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ABRIC Jean-Claude (1989), « L'étude expérimentale des représentations sociales », in JODELET Denise (sous la dir. de), *Les représentations sociales*, p.188.

BARTHES Roland (1957), *Mythologies*, Paris, Seuil.

BEAUVOIS Jean-Louis et DESCHAMPS Jean-Claude (1990), « Vers la cognition sociale » in GHIGLIONE Rodolphe, BONNET Claude et RICHARD Jean-François (sous la dir. de), *Traité de psychologie cognitive*, Paris, Dunod, p. 11.

BPA (1999), « Formation et évaluation du conducteur, obtention du permis de conduire. Vers une gestion théoriquement fondée du risque automobile », in SIEGRIST Stefan (sous la dir. de), *Résultats du projet européen GADGET, Rapport pour le Bureau de prévention des accidents*, Berne.

BERTUCCI Marie-Madeleine (2009), « Place de la réflexivité dans les sciences humaines et sociales : quelques jalons », *Cahiers de sociolinguistique*, vol. 14, no. 1, pp. 43-55.

CASTELLI Ilaria, BAGLIO Francesca et BLASI Valéria (2010), « Effects of aging on mind reading ability through the eyes : an fMRI study », *Neuropsychologia*, n° 48, pp. 2586-2594.

DEBIA Maximilien et ZAYEB Joseph (2003), « Les enjeux relatifs à la perception et à la communication dans le cadre de la gestion des risques sur la santé publique », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne]*, vol. 4, n° 1, p. 4.

DUVAL Céline, PIOLINO Pascale, BEJANIN Alexandre, LAISNEY Mickael, EUSTACHE Francis et DESGRANGES Béatrice (2011), « La théorie de l'esprit : aspects conceptuels, évaluation et effets de l'âge », *Revue de Neuropsychologie*, vol. 3, n° 1, pp. 41-51.

DURAND Jean-François (2019), *Vitesse des 2RM dans 10 CAF parisiens*, Cerema-DTer IdF – 75.

ERSTELE-HEDIBEL Maryse (1999), *Usage des drogues, risques routiers et transgressions*, Rapport d'étude, Groupe de Recherche et d'Études sur les Conduites ordaliques (GRECO).

HATAKKA Mathias, KESKINEN Esko, GREGERSEN Nils Petter et Glad A. (1999), « Théories et objectifs des mesures d'éducation et de formation », in SIEGRIST Stefan (sous la dir. de), *Formation et évaluation du conducteur, obtention du permis de conduire. Vers une gestion théoriquement fondée du risque routier des jeunes conducteurs*, Résultats du projet européen GADGET, Groupe de travail n°3, pp. 18-50, Berne.

HERNJA Gérard (2007), « Approche cognitive des élèves des écoles de conduite en situation d'apprentissage : perspectives pour la formation et la recherche », *Recherche, Transport et Sécurité*, Lavoisier, n° 97, pp. 271-282.

HERNJA Gérard et HIGELE Pierre (2008), « La compréhension des situations de conduite et les prises de risque chez les conducteurs novices jeunes », *Recherche, Transport et Sécurité*, n° 98, Lavoisier, pp. 13-37.

HERNJA Gérard, HIGELE Pierre et SIEFFER Nicole (2011), « Analyse qualitative des pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite et de l'effet de l'expérience du métier », *Recherche, Transport et Sécurité*, Springer, p. 15.

KARDAMANIDIS Katina, MARTINIUK Alexandra, IVERS Rebecca, STEVENSON Robert et THISTLETHWAITE Katrina (2010), « Motorcycle rider training for the prevention of road traffic crashes », *Cochrane Database of Systematic Reviews*, vol. 10, n° CD005240, DOI: 10.1002/14651858.CD005240.pub2.

LUND Amie K, WILLIAM Allan, ZADOR Paul (1986), « High School Driver Education : Further Evaluation of the DeKalb Country Study », in BPA report, p. 92.

OMS (2015), *Rapport de la Situation de la sécurité routière dans le monde* [en ligne], www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/fr.

OCDE (2006), *Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité*, Édition de l'OCDE.

PERETTI-WATTEL Patrick (2000), *Sociologie du risque*, Paris, Armand Colin.

RAPPORT VTI (2003), *Jeunes conducteurs novices, éducation et formation du conducteur*, Institut national suédois de recherche sur les routes et le transport.

[RENOUARD Jean-Marie \(2004\), *Agir sur les comportements \(Prévention-Sanction\)*, Sécurité routière : rencontre avec les auteurs, La lettre du Gema.](#)

STARR Chauncey (1969), « Social benefit versus technological risk », *Readings in Risk*,

TULVING Ender et SCHACTER Daniel (1990), Priming and human memory systems, *Sciences*, n° 247, pp. 301-306.