



HAL
open science

Image de la réglementation de la vitesse et position sociale dans le système de circulation routière

P. Barjonnet, J. l'Hoste

► **To cite this version:**

P. Barjonnet, J. l'Hoste. Image de la réglementation de la vitesse et position sociale dans le système de circulation routière. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 1979, 1, pp.7-17. 10.46298/cst.11764 . hal-04104271

HAL Id: hal-04104271

<https://hal.science/hal-04104271v1>

Submitted on 29 May 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Image de la réglementation de la vitesse et position sociale dans le système de circulation routière

par P. BARJONET et J. L'HOSTE

S'il est dans le domaine des accidents de la route une vérité qui semble bien instituée, c'est celle de la prévalence du facteur humain comme origine de la plupart des accidents.

En fait, sous le truisme (comment un tel accident pourrait-il être dû à des facteurs autres qu'humains ?) se manifeste l'image très active d'une intervention directe de l'opérateur humain sous forme de "faute", "d'erreur" ou de dysfonctionnement au sein du système de circulation.

La puissance de cette représentation de l'accident, commune à la plupart des pays industrialisés (1) se traduit au niveau de la sécurité routière institutionnelle par de multiples investigations destinées à décrire ce que serait la "psychologie de l'homme au volant".

A ce titre, nous avons entrepris en tant que psychosociologues, une série d'enquêtes sur les opinions et attitudes des usagers de la route, enquêtes dont la finalité première était de proposer aux décideurs divers schémas d'intervention, en particulier par l'utilisation des mass-media.

L'A.T.P. Socio-Economie des Transports, par l'apport d'une série d'interrogations d'une nature différente de celles de la Sécurité

(1) Comme l'a montré une enquête que nous avons menée dans 9 pays en 1977 dans le cadre de l'International Driver Behaviour Association.

Routière, nous a permis de décentrer notre problématique qui, dépassant le seul univers de l'utilisateur, s'est élargie à d'autres groupes sociaux gestionnaires du système de circulation routière, et d'effectuer une recherche dont la démarche est également différente puisqu'elle s'inspire largement des travaux relatifs aux *représentations sociales* et plus spécialement ceux de S. Moscovici (1).

L'hypothèse générale de cette recherche considère que les représentations des actions de sécurité routière se différencient et s'opposent selon les groupes sociaux et leurs rôles au sein du système de circulation. Le mode d'analyse et de compréhension des "formes culturelles d'expression des groupes" proposé par le concept de représentation sociale paraît constituer un instrument adapté au déchiffrement du discours tenu par les divers acteurs du système de la circulation routière à propos des mesures de sécurité et, plus particulièrement, de la limitation généralisée de la vitesse.

Au cours des années 1970-1973, la sécurité routière en France prend une dimension politique et sociale de premier plan avec la création d'Organismes Interministériels (Mission puis Délégation à la Sécurité Routière) et l'adoption de trois "grandes" mesures : taux légal d'alcoolémie, port obligatoire de la ceinture de sécurité, limitation de vitesse sur tout le réseau des routes et autoroutes.

Cette dernière mesure nous apparaît comme une sorte de cas limite, le plus susceptible de mettre clairement en évidence les dimensions et la structure de la représentation des actions de sécurité routière. La limitation de vitesse a une incidence directe sur l'une des caractéristiques fondamentales de l'automobile, ses "performances" et devrait logiquement entraîner des modifications profondes de l'usage et de l'image de l'automobile individuelle. Il s'est avéré effectivement que le discours tenu à propos de la limitation de vitesse par les différents groupes concernés se rapporte constamment à une représentation globale de la sécurité routière.

Rappelons, très schématiquement, qu'une représentation sociale peut être entendue comme un système de référence mis en œuvre par les acteurs sociaux dans leurs pratiques et leurs actes de communication et qui leur permet de s'orienter dans le monde. Ces systèmes de référence ou d'orientation, qui sont le produit à la fois de l'expérience personnelle et des idées générales qui dominent le monde, ces idéologies se présentent ainsi comme des *synthèses globales du savoir social*, comme un réservoir personnel d'informations sur le monde social. Nous appelons donc *représentation sociale*, ce savoir sur le monde social, qui est en même temps système d'orientation et disposition à l'action dans et sur ce monde.

On considère d'une manière opérationnelle qu'une représentation sociale se manifeste sous la forme d'un ensemble de thèmes d'expression, que l'on appelle *champ de la représentation*. La manifestation de ces thèmes dans le discours des agents sociaux enquêtés sont les opinions qui s'expriment sous la forme d'assertions évaluatives. L'attitude est la structure sous-jacente qui organise les opinions et leur imprime une cohérence psychologique et une signification sociale.

(1) en particulier "La psychanalyse, son image et son public". P.U.F. 1961.

1 - PRINCIPES METHODOLOGIQUES.

La méthode de recueil des données est essentiellement du type qualitatif (1), entretiens individuels et réunions de groupes.

En raison de l'hypothèse de base d'une différenciation des représentations en fonction du rôle et du statut dans le système de circulation routière, le découpage retenu est directement issu de critères fonctionnels : usage, production et gestion du système.

Sans que l'on puisse parler d'échantillonnage au sens statistique, l'enquête a porté sur les populations suivantes :

A) Conducteurs de voitures particulières

1 - à usage non professionnel

2 - à usage professionnel

2.1. V.R.P.

2.2. Chauffeurs de poids lourds

B) Gestionnaires

1 - Gendarmes

1.1. Sous officiers

1.2. Officiers.

2 - Ingénieurs de l'Equipement

2.1. de CETE (Centres Techniques de l'Equipement)

2.2. d'arrondissements.

C) Constructeurs d'automobiles

1 - Ingénieurs

2 - Publicitaires

L'étude de cette dernière population a été complétée par une analyse des annonces publicitaires relatives à l'automobile réparties sur 4 années, avant et après la limitation généralisée de la vitesse.

Les interrogations ont porté sur les *rapports spécifiques de chaque population à la réglementation de la vitesse*, en particulier les rapports de contrainte à l'usage de l'automobile et à la gestion du temps de transport ou de travail pour les usagers, les contraintes liées aux conditions d'application de la mesure sur le terrain pour les gendarmes, les contraintes liées aux conditions de production et de vente d'un produit à usage "écrété" pour l'industrie automobile.

(1) Une étude plus extensive, réalisée en 1977-1978, est actuellement en cours de publication.

2 - REPRESENTATIONS SOCIALES ET POSITION DANS LE SYSTEME

DE LA CIRCULATION ROUTIERE.

La représentation sociale de la limitation de vitesse peut être conçue comme une mosaïque construite et organisée par un ensemble d'éléments en interaction dont les plus importants sont : l'attitude à l'égard de la réglementation de la vitesse, l'image des causes de l'accident de la route, le vécu du risque et de l'insécurité routière, la nature de l'investissement psycho-social sur la machine automobile.

2.1. - L'attitude à l'égard de la réglementation de la vitesse.

Pour les conducteurs "tout venant" (non professionnels) il existe une pression sociale considérable à l'usage de la vitesse sur route. Il s'agit d'abord de composer avec un espace-temps industriel contraignant dont les structures rigides, imposées, peuvent être assouplies par le transport autonome et le libre choix de la vitesse de déplacement.

Au plan symbolique, malgré divers événements récents (limitation, crise de l'énergie), la vitesse conserve sa valeur prestigieuse pour une majorité d'usagers.

L'image de la réglementation est plutôt celle d'une mesure abstraite et, à la limite, incongrue, parce que très distanciée de la réalité concrète que constituent l'infrastructure, les usagers et les véhicules.

Quant à l'efficacité de la mesure, les conducteurs posent le problème de la preuve : rien ne leur paraît clairement établi en ce domaine, et on constate que leur niveau d'information reste faible, notamment en ce qui concerne les éléments qui ont conduit à l'adoption de la mesure.

Le mode de constatation des infractions à la limitation de vitesse fait l'objet de critiques qui se résument à 2 points : dissimulation de l'agent de constatation pour "piéger" l'usager, dénaturation de la fonction surveillance-contrôle : l'agent est déshumanisé parce qu'asservi à la machine ("radars").

Sans attaquer de front la logique institutionnelle qui prône et impose la limitation de la vitesse, les conducteurs décentrent le débat vers les modalités d'apprentissage de la conduite et de passation du permis de conduire qui sont vivement critiquées en raison notamment du hiatus qui existerait entre ces modalités et la pratique réelle de la conduite.

Certains des éléments qui viennent d'être décrits se retrouvent sous des formes assez analogues dans la représentation des autres groupes d'usagers et de gestionnaires. Nous ne signalerons donc que les points qui les distinguent nettement par rapport aux conducteurs "tout venant". Il faut souligner d'ailleurs que le critère "conducteur" est transversal à l'ensemble des populations et il paraît alors compréhensible

sible que la représentation comporte un substrat commun à partir duquel se diversifient les éléments issus du rôle et du statut.

Ainsi pour la population des conducteurs professionnels, au sein de la représentation, deux éléments paraissent en tension, mais en fait coexistent, nous le verrons, par une sorte de mécanisme adaptatif. D'une part, la nécessité de mesures destinées à accroître la sécurité est bien reconnue et la limitation de vitesse est considérée comme une mesure de sécurité, d'autre part, la mesure de limitation généralisée fait l'objet d'une critique argumentée. En fait, les conducteurs professionnels font apparaître de manière particulièrement évidente une attitude plus latente dans les autres groupes d'utilisateurs : à la logique du pouvoir qui leur impose des restrictions d'usage, ils opposent une logique du savoir fondée sur leur pratique de la conduite.

L'idéologie du "bon" conducteur est ici en quelque sorte exacerbée par le statut de professionnel de la route. Ainsi, la critique des autres éléments du système (route, véhicule) est beaucoup plus franche parce qu'autorisée.

Dans le cas des conducteurs de poids lourds, non directement touchés par la mesure de 1973, la critique oppose à ce qui est perçu comme la représentation officielle du système de circulation, une logique de la production de transports. Ils refusent de reconnaître aux institutions une légitimité dans l'ordre qu'elles veulent instaurer sur la route, ceci au nom du désordre qu'elles laissent subsister dans le domaine économique des transports.

De même que pour le groupe des V.R.P., cette opposition aux institutions n'est explicitée et développée que dans des limites bien définies de critique du système, celles qui ne remettent pas en cause le principe de l'autonomie des déplacements, condition nécessaire du travail. Il y a là comme un "point aveugle" de la représentation qui permet au discours de développer deux propositions en apparence contradictoires : nécessité de la sécurité - illégitimité de la mesure de sécurité.

En ce qui concerne la population des gendarmes, la représentation de la limitation de vitesse s'énonce en premier lieu en termes d'application de la réglementation. Elle part d'une constatation : les utilisateurs respectent de moins en moins les vitesses imposées. Aussi voit-on émerger une interrogation sur le bien fondé de la mesure vis-à-vis du fonctionnement global du système de circulation. Non seulement tout semble participer à la promotion de la vitesse : véhicules et réseau routier performants, publicité tapageuse, etc.. mais la volonté même du Pouvoir Central n'est pas toujours perçue clairement. On pressent comme un flou institutionnel dans la mise en application de la mesure et la sanction des infractions. En somme, il n'apparaît pas évident que tout soit mis en œuvre pour que la mesure puisse démontrer clairement son efficacité.

La limitation de vitesse fait problème d'autant plus que les gendarmes, en tant qu'utilisateurs de la route, perçoivent très clairement le vécu des conducteurs et reproduisent dans leur représentation bon nombre des éléments présents dans celles des utilisateurs. Ceci s'exprime essentiellement au sein du groupe des sous-officiers. Les officiers ont une image de l'efficacité de la mesure beaucoup plus proche de l'image

officielle, et utilisent les formes d'expressions du discours officiel, notamment le langage statistique. On repère ici l'impact de niveaux différents d'information qui tendent à constituer des sous-groupes de représentations.

Ce qui caractérise la représentation de la population des ingénieurs de l'Équipement c'est que la limitation généralisée de la vitesse n'y est pas ressentie comme une contrainte aboutissant à une modification de la pratique ou un accroissement de la tâche. La mesure n'est qu'un élément particulier au sein des diverses actions de sécurité. Pour les ingénieurs, ce champ d'activité dans sa forme officielle, normalisée, est relativement nouveau. Il reste quelque peu périphérique par rapport à la préoccupation majeure qui est de faciliter les flux routiers.

La limitation de vitesse proprement dite, classée comme "action sur l'homme" se situe dans un champ extérieur à la pratique professionnelle habituelle des ingénieurs. Leur attitude vis-à-vis de la mesure se teinte d'une certaine ambiguïté : intérêt pour le principe qui vise à réduire les accidents considérés comme dysfonctionnement du système, doutes quant à l'administration de la preuve de l'efficacité de manière réellement scientifique : le recouvrement avec les effets liés au port de la ceinture de sécurité apparaît souvent comme un point faible du calcul d'efficacité, d'autant qu'on peut y ajouter les multiples améliorations du réseau routier.

D'une manière originale par rapport aux autres groupes, les ingénieurs analysent l'efficacité de la mesure en termes de rentabilité économique et font intervenir, en particulier, la notion de "coût du mort".

L'ensemble du champ de représentation de ce groupe dénote un niveau d'information élevé qui va de pair avec une attitude globalement favorable, surtout vis-à-vis des aspects information et persuasion des usagers.

La population des ingénieurs de l'automobile se caractérise par une très bonne information et une attitude très caractéristique d'opposition à la limitation de vitesse. L'argumentation contre la mesure est très étoffée, la limitation généralisée de la vitesse apparaît comme le champ clos d'un véritable affrontement idéologique entre deux conceptions de la sécurité routière : celle des bureaux d'études des constructeurs et celle des instances officielles responsables de la politique de sécurité routière.

Les ingénieurs de l'automobile revendiquent une qualification particulière dans le domaine de la "vraie" sécurité, la sécurité primaire, résultante des qualités dynamiques dont ils dotent leurs véhicules. La limitation de vitesse leur paraît relever d'une fausse conception de la sécurité, normalisée, plus bureaucratique que technique, placée artificiellement sur la réalité de la route.

L'attitude négative vis-à-vis de la mesure se manifeste au travers d'un ensemble très construit et systématique d'arguments étayés par le niveau élevé d'information. Le travail de la représentation affleure constamment sous le discours : ne pas remettre en cause le système de circulation routière dans son ensemble, isoler le "facteur

humain". La limitation de vitesse fait ici problème parce qu'elle n'est pas dans la "nature" de l'automobile.

Assez paradoxalement, le discours des publicitaires de l'automobile comporte peu de notations communes à l'ensemble des populations et que l'on pourrait rattacher à une "culture" de la conduite. En fait, la limitation de vitesse est évaluée très directement en fonction de son impact sur la promotion commerciale de l'automobile, produit qui n'est pas perçu par les publicitaires comme radicalement différent des autres biens marchands. L'argumentation utilisée n'a pas été transformée en profondeur mais plutôt nuancée après l'instauration de la limitation de vitesse. Les attentes des usagers demeurent axées sur une vitesse "rationalisée", c'est-à-dire peu coûteuse en carburant et disponible à tout moment en fonction des exigences du trafic et des décisions du conducteur. L'objet automobile, pour se vendre, doit conserver sa potentialité de vitesse, même si l'usage réel en est restreint. La limite légale n'apparaît pas comme un seuil infranchissable, les modalités d'application de la mesure font que, dans certaines conditions, en particulier la nuit, les conducteurs peuvent exploiter les possibilités de la machine.

L'action des Pouvoirs Publics n'est pas perçue comme étant en prise directe sur les données concrètes de la circulation, mais plutôt en tant qu'épiphénomène d'ordre technocratique avec lequel on peut composer.

D'autre part, complémentirement à l'analyse du discours des agents de la publicité automobile, un corpus d'annonces publicitaires a fait l'objet d'une analyse de contenu.

Le discours publicitaire tel qu'il apparaît dans les annonces analysées, utilise des argumentaires assez différents selon qu'il a été émis avant ou après 1973.

En 1970, la vitesse est synonyme de facilité. Elle est plaisir, signe de distinction sociale, de défoulement.

En 1974, les sensations liées à la vitesse sont mises en sourdine, la performance prend un caractère utilitaire, elle correspond à l'exploitation rationnelle du véhicule sans pénalisation par la consommation de carburant ou l'usure mécanique.

Les mesures de limitation de vitesse sont parfois dénoncées de manière plus ou moins explicite par une argumentation contradictoire où la vitesse est assimilée à la "vraie" sécurité et la lenteur au danger.

En 1976, la vitesse a repris droit de cité, elle signe la qualité, l'éminence du véhicule, elle est fonctionnelle et surtout technique. Rejoignant le discours des ingénieurs de l'automobile, l'argumentaire publicitaire utilise la notion de sécurité primaire, dynamique ; la puissance n'est pas dévastatrice, mais maîtrisée, l'acheteur potentiel est valorisé par la confiance qu'on met en lui en tant que technicien capable d'accéder à cette puissance et de la gérer en toute sécurité.

Il faut souligner que l'on retrouve ici le procès d'argumentation contre argumentation entre le discours officiel, tel qu'il est diffusé par les media et les représentations des usagers. La sécurité apparaît comme un concept "en creux", polysémique qui peut, tour à tour et selon les groupes, s'incarner dans la vitesse ou sa limitation.

Finalement, si la limitation de vitesse est perçue d'une manière problématique tant par les usagers que par les gestionnaires de la circulation routière, c'est sans doute qu'elle porte en elle-même la contradiction attachée à toute action de régulation cherchant à limiter les retombées néfastes d'un système tout en le reproduisant et le renforçant par ailleurs : elle risque à tout le moins d'être suspectée d'ambiguïté. Ainsi, la régulation réglementation de l'usage de l'automobile d'un côté, son amplification et sa naturalisation de l'autre définissent un rapport contradictoire et problématique des utilisateurs à la limitation de vitesse, rapport le plus souvent vécu et pensé comme tel et d'une façon d'autant plus problématique que l'Etat inflige aux usagers le devoir de régler eux-mêmes leur propre comportement : la limitation technique de la vitesse des automobiles est en effet bien loin de voir le jour.

2.2. - L'image des causes de l'accident de la route.

Pour les conducteurs "tout venant", la fatalité conserve son statut privilégié dans la hiérarchie des causes d'accidents : elle semble correspondre à une réaction aux statistiques largement diffusées sous forme de "bilans" globaux qui ne désignent personne en particulier et tout le monde à la fois.

Nous pensons découvrir dans la représentation des conducteurs des éléments de rejet face à l'imputation de responsabilité qui leur est faite au titre du "facteur humain". En fait, on ne peut parler à ce sujet de rejet, mais plutôt d'évitement, les "fautes" du conducteur sont bien admises mais rejetées vers le groupe mythique des "autres" par un mécanisme de retournement projectif qui vise peut-être à masquer l'auto-accusation.

A contrario se construit une image bien structurée du "bon" conducteur qui n'est pas un produit du système de formation officiel et met en œuvre un don particulier et personnel dont les "réflexes" et la "maîtrise" sont les manifestations les plus évidentes.

L'infrastructure est peu mise en cause comme facteur d'accident, les critiques portent essentiellement sur le décalage entre la signalisation et la réalité du réseau.

En dernier lieu dans l'ordre d'imputation des causes, apparaît le véhicule. Toutefois, l'automobile n'est jamais mise en cause dans son principe, par rapport à d'autres modes de transport. Elle n'est évoquée que dans l'image du véhicule ancien, mal entretenu, acheté d'occasion et négligé par son propriétaire, ce qui, en fait, réintroduit le facteur humain.

On retrouve largement dans les autres populations cette représentation de l'accident.

Ainsi, les ingénieurs de l'Équipement, malgré un discours construit ou reproduit, malgré une demande de théorisation et une identification aux théories dominantes en matière d'accident de la route (multicausalité des accidents), demeurent pourtant influencés par l'idéologie la plus générale du "facteur humain". La coexistence de ces deux images reflète bien, semble-t-il, leur position institutionnelle au carrefour de diverses influences techniques et idéologiques.

C'est aussi la position institutionnelle qui, dans le cas des gendarmes, détermine ce qu'on pourrait appeler une "cristallisation" de la représentation du "facteur humain".

Fatalité ou autres causalités transcendantes ne sont plus évoquées, c'est au comportement même des conducteurs qu'est totalement renvoyée la cause des accidents. Ceci ne signifie pas toutefois que l'influence institutionnelle est telle que les gendarmes réduisent le facteur humain aux seules infractions formelles au Code de la Route. Entre en jeu un autre ensemble que l'on pourrait dénommer "le bon sens" du conducteur et qui renvoie à ses capacités d'adaptation aux exigences de la route.

L'idéologie du "bon" conducteur atteint son paroxysme dans le discours tenu par les ingénieurs de l'automobile. En fait, c'est dans ce groupe que l'on trouve l'image la plus négative du conducteur moyen dont le "bas" niveau d'aptitude et de compétence contraste avec la qualité technique du véhicule.

Il est remarquable que dans cette population, malgré un haut niveau d'information et d'analyse technique des circonstances des accidents de la route, l'impact global de ces accidents au niveau socio-économique ne soit pas évoqué et constitue, en quelque sorte, un point aveugle de la représentation.

Ainsi, il est frappant de constater l'unanimité de l'opinion qui attribue l'accident de la route à une faute du conducteur, au facteur humain. Cette dimension extrêmement prégnante de la représentation peut être comprise comme un stéréotype, c'est-à-dire comme l'expression cristallisée de la logique du discours social dominant.

Qu'énonce cette logique en rendant les conducteurs principalement responsables des accidents de la route ? En premier lieu elle exclut du système de responsabilité l'ensemble des producteurs et gestionnaires qui produisent et gèrent les machines automobiles, les routes, la réglementation, la répression, etc.. et, ce faisant, elle oblitère la question qui se pose à propos de la légitimité d'un tel mode de transport. La logique du "facteur humain" dans la cause des accidents parvient ainsi à absoudre le système en condamnant les usagers du système.

2.3. - Une troisième dimension de la représentation :

le risque et l'insécurité

La représentation du risque d'avoir un accident est faible, elle prend d'ailleurs souvent la forme d'une statistique implicite basée sur l'expérience personnelle : accidents personnels ou advenus aux membres de l'entourage proche, mémorisation des accidents spectacu-

laires reproduits par les media, etc... Mais là, un point aveugle subsiste : la mort. Les énoncés sur la mort sont absents du discours, le silence est total sur le risque de mort, le nombre des morts de la route reste une abstraction. La mort est, pour ainsi dire, absente du système. La négation symbolique de la mort définit une sous-estimation objective du risque et semble bien être l'expression de la contradiction entre la nécessité de conduire une automobile et le risque mortel de son usage.

Par ailleurs, le vécu de l'insécurité est fort : les enquêtés énoncent, et ceci, peut-on penser, au-delà du stéréotype, leur crainte liée à la conduite automobile, leur anxiété devant un long parcours, leur angoisse lorsqu'un de leurs proches est sur les routes. Ainsi, l'insécurité routière est fortement ressentie, l'économie de la représentation conciliant ce qui peut sembler apparemment contradictoire : une image faible du risque et une représentation forte de l'insécurité.

Cette dimension qui apparaît d'une manière extrêmement claire dans le discours des usagers est, en revanche, absente dans celui des gestionnaires et des constructeurs.

Ceci peut s'expliquer dans la mesure où, dans la stratégie de l'enquête, ces derniers sont plutôt interrogés en tant que praticiens de la production des automobiles et de la gestion de la circulation qu'en tant qu'agents de la conduite automobile.

Mais, bien entendu, on peut s'interroger sur les raisons qui incitent les constructeurs et les régulateurs à ne pas aborder spontanément la question de l'insécurité routière. Il est probable que cette attitude d'évitement est justement liée à leur fonction dans le système et aux responsabilités qui sont les leurs dans la gestion de la sécurité et de l'insécurité routières.

2.4. - Le consensus quant à l'usage de l'automobile.

Quelle que soit la position sociale dans le système de la circulation, l'automobile est perçue comme un mode de transport naturel, comme un phénomène naturel, qui entre dans l'ordre des choses et qui est inscrit inévitablement. Ce consensus est particulièrement cristallisé - faut-il le mentionner - dans le discours des ingénieurs de l'automobile.

A cette attitude de naturalisation ou de fétichisation de l'automobile répond une tendance très minoritaire qui condamne l'investissement de plus en plus total des modes de transport par l'automobile et qui réclame la mise en place d'un système de transport prenant mieux en compte les besoins des usagers.

Ainsi, l'intérêt ou la désaffection vis-à-vis de l'automobile peuvent être compris comme des formes d'adhésion ou de rejet des modèles sociaux dominants qui tendent à légitimer l'usage de l'automobile. Ces modèles sociaux extrêmement actifs et sans cesse réactualisés par les réseaux de communication induisent, peut-on penser, un investissement positif sur l'automobile en tant qu'objet socialisé, et fondent la disposition à la valorisation de son usage. Le glissement vers des modèles sociaux différents reste peu fréquent, ce qui laisse penser que le consensus quant à l'usage de l'automobile est loin d'être menacé.

Enfin, on peut faire l'hypothèse que ces quatre composantes principales se combinent pour former un schéma, sinon conducteur, du moins modulateur non seulement de l'attitude vis-à-vis de la réglementation de la vitesse, mais encore du comportement concret vis-à-vis de cette norme réglementaire. De même que le comportement ne peut se réduire à ce qu'on peut en observer, l'apprentissage des normes sociales et l'incorporation des modèles sociaux ne s'effectuent pas mécaniquement comme le ferait un simple processus réflexologique. La représentation apparaît alors, dans cette structure sociale assimilable à un complexe de stimuli, comme une variable intermédiaire, véritable *structure psycho-sociologique*, lien d'incorporation des normes et d'organisation des conduites.