

**THÈSE PRÉSENTÉE A L'UNIVERSITÉ D'ORLÉANS  
POUR OBTENIR LE GRADE DE  
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ D'ORLÉANS**

**PAR  
Samuel AUPETIT**

**ÉCOLE DOCTORALE SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ**  
*Discipline : Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives (STAPS)*

**ÉTUDE ERGONOMIQUE DE L'APPRENTISSAGE DE LA  
CONDUITE MOTO DANS UNE PERSPECTIVE DE PRÉVENTION**

*Soutenue Publiquement  
le 25 mai 2010 à 10 heures  
UFR STAPS, Université d'Orléans*

**MEMBRES DU JURY :**

<b>M. Olivier BUTTELLI</b>	Maître de Conférences HDR, Université d'Orléans – Directeur de thèse
<b>Mme Françoise DARSEZ</b>	Professeure, Université Paris Sud
<b>M. Stéphane ESPIÉ</b>	Directeur de Recherche, INRETS Paris – Directeur de thèse
<b>Mme Colette FABRIGOULE</b>	Directrice de Recherche, CNRS Bordeaux
<b>Mme Narelle HAWORTH</b>	Professeure, Université du Queensland, Australie
<b>M. Jacques RIFF</b>	Maître de Conférences, Université d'Orléans – Encadrant
<b>Mme Carole SÈVE</b>	Professeure, Université de Nantes

**RÉSUMÉ**

Cette thèse porte sur la conduite moto et son apprentissage. Elle s'inscrit dans un effort d'analyse scientifique des comportements des motocyclistes novices, population particulièrement exposée en termes d'accidentologie routière. L'objectif de la thèse est d'étudier l'activité de motards en situation d'apprentissage, en formation initiale et durant les premières expériences de conduite après le permis, dans une perspective ergonomique d'amélioration des formations. L'étude a été menée avec la collaboration de 16 élèves motards dans une approche « d'anthropologie cognitive située » (Theureau, 2004). Des enregistrements audiovisuels du comportement (390 heures), des données sur la cinématique du véhicule enregistrées à l'aide d'une motocyclette instrumentée en capteurs (140 heures), et des verbalisations en entretien d'auto confrontation (110 heures) ont été recueillis lors de la totalité des sessions de conduite des motocyclistes. Les résultats montrent (1) la relative « pauvreté » des situations de formation pour l'apprentissage de la conduite moto, (2) la décontextualisation de la formation au regard des exigences de la conduite réelle, (3) l'existence d'un « curriculum caché » après l'obtention du permis, (4) le poids des émotions associées à la conduite moto et sa non prise en compte dans les contenus d'enseignement. En vue de développer une formation plus riche au plan de l'apprentissage et en meilleure adéquation avec la conduite réelle, plusieurs pistes de conception sont proposées. Elles intègrent notamment la conception de dispositifs de formation « hybrides » associant conduite réelle et simulée.