

Les jeunes et le cyclomoteur
Transformation de la machine et de la personne

Recherche menée par l'Association Rennaise d'Etudes Sociologique (ARES)
avec le soutien de la Fondation MAIF.

LARES - 3, Allée Adolphe Bobierre - 35000 Rennes
Tel : 02 23 46 14 70 Fax : 02 23 46 14 75 E-mail : Lares@uhb.fr

Stéphane CHEVRIER - Christophe MOREAU
Avec la collaboration de **Roger PYRKA**

Rapport final

Février 2002

Les jeunes et le cyclomoteur

Transformation de la machine et de la personne

SOMMAIRE

| | |
|---|----------------|
| INTRODUCTION..... | - 4 - |
| PARTIE 1 LES ANNEES 50 CM³..... | - 7 - |
| CHAPITRE 1. UN MONDE REPLIE. | - 8 - |
| 1. <i>Le cyclomoteur, un objet concret.</i> | <i>- 8 -</i> |
| 2. <i>Le cyclomoteur, un scénario.</i> | <i>- 14 -</i> |
| 3. <i>Le cyclomoteur et le jeune, une unité véhiculaire.</i> | <i>- 17 -</i> |
| CHAPITRE 2 CORPS A CORPS SUR LA ROUTE..... | - 19 - |
| 1. <i>La mémoire des objets.</i> | <i>- 19 -</i> |
| 2. <i>Les choses en personne.</i> | <i>- 22 -</i> |
| 3. <i>La vigilance corporelle.</i> | <i>- 24 -</i> |
| 4. <i>Un régime de contemplation.</i> | <i>- 27 -</i> |
| CHAPITRE 3 L'EPREUVE SUR ROUTE..... | - 32 - |
| 1. <i>L'épreuve et le risque.</i> | <i>- 32 -</i> |
| 2. <i>L'habileté et la performance.</i> | <i>- 36 -</i> |
| 3. <i>L'esthétique des choses.</i> | <i>- 43 -</i> |
| CHAPITRE 4 LA DOMESTICATION DES CYCLOMOTEURS. | - 47 - |
| 1. <i>Le « bricoleur ».</i> | <i>- 47 -</i> |
| 2. <i>« Le préparateur ».....</i> | <i>- 55 -</i> |
| 3. <i>Le « collectionneur ».....</i> | <i>- 61 -</i> |
| CHAPITRE 5 ROULEZ JEUNESSE..... | - 64 - |
| 1. <i>Le temps de la construction.....</i> | <i>- 65 -</i> |
| 2. <i>Le temps des excès.....</i> | <i>- 79 -</i> |
| PARTIE 2 L'ORDRE DES CHOSES | - 85 - |
| CHAPITRE 1 LA POLICE DES OBJETS. | - 87 - |
| 1. <i>« Passager aux Mines ».....</i> | <i>- 87 -</i> |
| 2. <i>« Mais que fait la police ? ».....</i> | <i>- 93 -</i> |
| CHAPITRE 2 L'ORDRE ET L'ATELIER..... | - 98 - |
| 1. <i>« La bouène ».</i> | <i>- 98 -</i> |
| 2. <i>L'atelier.....</i> | <i>- 101 -</i> |
| 3. <i>L'établi et le canapé.....</i> | <i>- 107 -</i> |
| 4. <i>Les deux mobylettes de Christopher.....</i> | <i>- 109 -</i> |
| CHAPITRE 3 LA TRANSMISSION DE L'ORDRE | - 112 - |

1. La connaissance formelle de la loi..... - 112 -
2. La transmission par l'expérience..... - 113 -
3. Les comportements à risques chez les jeunes..... - 117 -

CONCLUSION. - 123 -

1. LA TRANSFORMATION DE LA MACHINE...... - 123 -
2. LA TRANSFORMATION DE LA PERSONNE. - 126 -

BIBLIOGRAPHIE...... - 129 -

Introduction

Le scooter fait partie de ces objets qui à eux seuls évoquent une période de la vie, un temps bien particulier et une foule de souvenirs. Le scooter est né en même temps que la jeunesse, dans ces années d'après-guerre, dans cette période des « Trente Glorieuses » qui mit sur le marché quantité d'objets, parfois devenus cultes. Les scooters d'alors n'étaient pas des cyclomoteurs¹ au sens où nous l'entendons aujourd'hui, mais ils ont probablement contribué à « construire » la jeunesse en lui donnant des objets singuliers, voire spécifiques, dessinant ainsi un espace culturel différent de celui de leurs aînés. En France, l'image du scooter a vieilli, comme les « jeunes » devenus parents qui rêvaient de pouvoir accéder à l'automobile. Le scooter connaîtra un nouveau regain auprès de la jeunesse dans les années 90. Ce regain s'accompagne d'une offre beaucoup plus large. Aujourd'hui les constructeurs proposent des scooters dont la cylindrée couvre un large spectre de motorisation : de 50 cm³ à 600 cm³. Les petits scooters (50 cm³) sont des cyclomoteurs et peuvent être conduits par des « jeunes » âgés de 14 ans. Le cyclomoteur, qu'il soit « classique »² ou scooter, est donc fortement associé à une classe d'âges les 14-18 ans. Avec la motorisation croissante de la population française, il est devenu l'objet spécifique des 14-18 ans. Ainsi, le cyclomoteur aujourd'hui, comme le Vespa ou le Lambretta hier, participe à construction de cette tranche d'âges particulière de la jeunesse : les « mineurs ».

Proposant une motorisation et des vitesses réduites, le cyclomoteur est associé à ce statut mineur. Les 14-18 ans sont petits politiquement³. Ils n'ont pas accédé à ce statut de citoyen qui leur permet de faire partie du « peuple souverain ». Ils restent sous la tutelle de leurs parents, parents qu'ils ne sont pas eux-mêmes le plus souvent. Ainsi, ils sont aussi petits dans un registre domestique. N'ayant pas encore accès au marché du travail, leurs revenus sont modestes, ils sont de petits consommateurs, même si leur pouvoir d'achat est bien supérieur à celui de leurs parents aux mêmes âges. Élèves, en situation d'apprentissage, ils ne disposent pas encore des savoir-faire reconnus qui leur permettraient de se mesurer à leurs « maîtres ». Ainsi, leur petitesse n'a d'égal que la modestie des moteurs et des vitesses qui leur sont proposés. Dans un seul domaine, les adultes leur reconnaissent une grandeur : l'imagination, l'inspiration ; « On n'est pas sérieux quand on a 17 ans ». Mais les 14-18 ans sont des petits dans des corps de grands. On leur reconnaît la majorité sexuelle (à 15 ans), on

¹ Le cyclomoteur a une cylindrée de moins de 50 cm³ et une vitesse inférieure à 45 km/h. Les scooters d'alors avaient fréquemment une cylindrée de 125 cm³ et des vitesses bien plus élevées.

² On l'appelle plus souvent « mobylette » dans le langage courant.

³ L. Boltanski et L. Thévenot, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris : Gallimard, 1991.

s'étonne que le petit dépasse d'une tête ses parents, qu'une ombre de duvet se dessine sous le nez, que le timbre de la voie devienne plus grave, que les formes se dessinent... Or, c'est précisément avec ce grand corps que ces « jeunes » vont conduire ce petit véhicule. La rencontre du « jeune » et du cyclomoteur, c'est d'abord la rencontre d'un grand corps et d'un petit moteur qui renvoie à la petitesse de la personne. Peut-être faut-il voir dans cette rencontre des contraires l'une des clefs de compréhension de la transformation des cyclomoteurs, car les « jeunes » n'auront de cesse de transformer cet objet. Les transformations peuvent être légères, mais il semble bien que ces « petits » soient soucieux de modifier, de singulariser, de personnaliser le produit sorti d'usine, standard, de série pour le faire leur. Ainsi, le cyclomoteur subit « une descente en généralité » pour permettre à son propriétaire de se grandir.

La transformation, qu'elle soit technique ou esthétique, permet aux « jeunes », nous en faisons l'hypothèse, de se grandir dans un monde où ils sont petits. Ils se grandissent à travers des épreuves dont la sanction peut être l'accident. Mais c'est bien parce qu'il y a risque, risque de se tuer ou d'être ridicule, que l'épreuve a du sel et permet de se grandir aux yeux des autres ou à ses propres yeux. Mais se grandir à travers des épreuves entre pairs, n'est-il pas une manière de grandir en expérimentant la règle et les limites, les limites de la physique (la chute) et les limites sociales (la gifle, l'amende...)?

Cette recherche se donne pour objet la saisie de ce processus de « grandissement » à travers la transformation des cyclomoteurs par des jeunes de 14 à 18 ans. Ainsi, nous chercherons à comprendre pourquoi les « jeunes » débrident, « bricolent », « boostent », personnalisent leur engin. Mais pour parvenir à cette compréhension, peut-être faut-il d'abord s'intéresser à la pratique de la transformation et de la conduite des cyclomoteurs ? Car la transformation relève d'une pratique, d'un faire, d'une pragmatique avant de relever d'un discours. Mais pour véritablement saisir ce processus de « grandissement » en train de se faire, il faut que nous acceptions nous-même de prêter aux cyclomoteurs le même intérêt que les « jeunes ». Il faut que nous acceptions d'entrer dans la technique, dans l'objet imaginé et conçu par des constructeurs. En entrant dans la technique, nous découvrons précisément un petit monde replié qui nous permet de basculer vers le « monde » des adultes que ces « jeunes » sont appelés à devenir. Car les adultes sont bien là ; ils sont là sous la figure du constructeur, du policier, du concessionnaire, de l'assureur, de l'éducateur, des parents... Ce sont ces adultes que nous découvrirons dans la seconde partie de ce document. La première partie sera davantage consacrée aux « jeunes ».

D'un point de vue théorique, cette recherche mobilise deux approches anthropologiques. Une première que l'on qualifiera de pragmatique sociologique qui s'inspire des travaux développés par les tenants d'une sociologie de l'accord et de la traduction dont Luc Boltanski, Laurent Thévenot, Bruno Latour ou Michel Callon sont les initiateurs. Cette première approche accorde une place centrale aux

objets techniques souvent minimisés, voire oubliés par les sciences de l'homme. Une seconde, que l'on peut appeler sociologie de la personne, à partir des enseignements de Jean Gagnepain⁴, s'attache à comprendre la question de l'entrée dans le monde adulte, en analysant les conséquences du décalage qui existe dans nos sociétés entre l'âge adulte biologique – la puberté – et l'âge adulte social – défini traditionnellement par l'entrée dans le monde du travail et la fondation d'une famille. Cette analyse anthropologique de la jeunesse nous permet de formuler l'hypothèse selon laquelle les « jeunes », parce que l'on reporte de plus en plus le moment de leur agrégation au monde adulte, se « réfugient » dans un usage physiologique de leur corps, axé principalement sur la recherche de sensations et d'émotions, qui leur permettent de jouir ici et maintenant de la vie, tout en attendant d'être admis dans le monde des grands. C'est à partir de cette réflexion que nous analyserons leurs prises de risques, et que nous porterons un regard critique sur les politiques et les dispositifs de prévention de l'insécurité routière auprès des adolescents et des jeunes.

⁴ Professeur de linguistique à l'Université Rennes 2, cet épistémologue a conçu une théorie de la personne par analogie à une théorie du langage, présentée dans *Leçons d'introduction à la théorie de la médiation*, éd. Louvain la neuve, 1994 ; voir également *Du vouloir dire. Traité d'épistémologie des sciences humaines. Tome 2 : De la personne, de la Norme*, Paris : Livre et Communication, 1991. Nous nous référons également aux séminaires qu'il dispense à Rennes depuis de nombreuses années.

Partie 1

Les années 50 cm³.

Vous souvenez-vous de votre premier cyclomoteur ? Vous souvenez-vous du bonheur de pouvoir enfin disposer d'un Ciao, d'une 103 SP, d'un Booster, d'une « vieille bleue » ? « Prenons les choses au sérieux » si nous voulons comprendre ces petits bonheurs du quotidien, ces temps forts qui jalonnent une vie. Nous considérons avec le même intérêt l'homme et la machine, le jeune et le cyclomoteur. Car pour comprendre ce bonheur juvénile, il faut d'abord se souvenir de la magie d'une rencontre entre deux êtres. L'un est humain, l'autre ne l'est pas, mais nous déposons tant de nous-même dans ces objets qu'ils deviennent le prolongement et les supports de notre propre personne. Nous déléguons tant de choses à ces appendices ou à ces prothèses qu'ils constituent le prolongement de notre propre corps.

Dans un premier temps, nous saisissons le cyclomoteur seul, mais déjà « plein d'humanité » et gorgé de social, pour ensuite nous arrêter sur cette rencontre d'un grand corps et d'une petite machine. Cette rencontre est l'occasion de se mettre à l'épreuve pour se grandir. Mais très vite, l'engin normalisé, sorti d'usine, montre ses limites. La transformation, qu'elle soit esthétique ou technique, semble alors nécessaire pour supporter le regard des autres et pleinement s'engager dans une épreuve. La transformation et l'épreuve peuvent prendre différentes formes. Ainsi, nous distinguerons une variété de figures : le « bricoleur », le « bricoleur averti », le « préparateur » qui, chacun à leur manière et avec leurs ressources propres, tentent de singulariser leur engin sur les routes de campagne ou dans les arènes urbaines. Mais parfois, « le jeune *pilote* » repousse trop loin les limites et fait fi des lois de la physique et des conventions sociales. Il se situe alors hors du cadre de l'épreuve qui ne parvient plus à le grandir tant elle est singulière. L'épreuve sans équivalence, hors-cadre, semble une course sans fin qui ne parvient plus à se sédimenter dans un capital d'expériences. Parfois, le « jeune pilote », le « désaxé » ou le « divergent » s'engage dans un régime de violence dont la mort physique ou la mort sociale constitue la sanction.

Chapitre 1. Un monde replié.

Comment saisir l'intérêt que les jeunes utilisateurs portent à leur cyclomoteur si nous refusons nous-même de nous y intéresser ? Comment saisir les modalités et le sens de la transformation, de la « manipulation » des cyclomoteurs si nous refusons de parler technique ? L'ethnologue, soucieux de rendre compte de la complexité d'une culture, décrira dans le détail la diversité des manières de cultiver la terre, d'irriguer les sols, de construire une maison, de fabriquer une arme... Il proposera au lecteur des croquis et des dessins permettant d'illustrer son propos et de donner à voir ces outils et ces savoir-faire. Pourquoi n'en serait-il plus de même au-delà du 40^{ième} parallèle nord ? Ici comme ailleurs, il convient de prendre « les choses » au sérieux et de leur accorder toute notre attention. Nous proposons au lecteur d'entrer dans la technique, d'entrer dans le cyclomoteur pour mieux comprendre cette société dans laquelle nous vivons. Car cette société n'est pas extérieure à l'objet technique, elle est présente, déposée en lui. Ainsi, en ouvrant les objets techniques, c'est un monde replié que nous découvrons, un monde très humain. A travers ces lignes, il sera autant question de fixation de skis, d'automobile, de voilier, d'appareil photos, d'établi, que de cyclomoteur. Par-delà sa singularité, le cyclomoteur est un objet technique parmi d'autres.

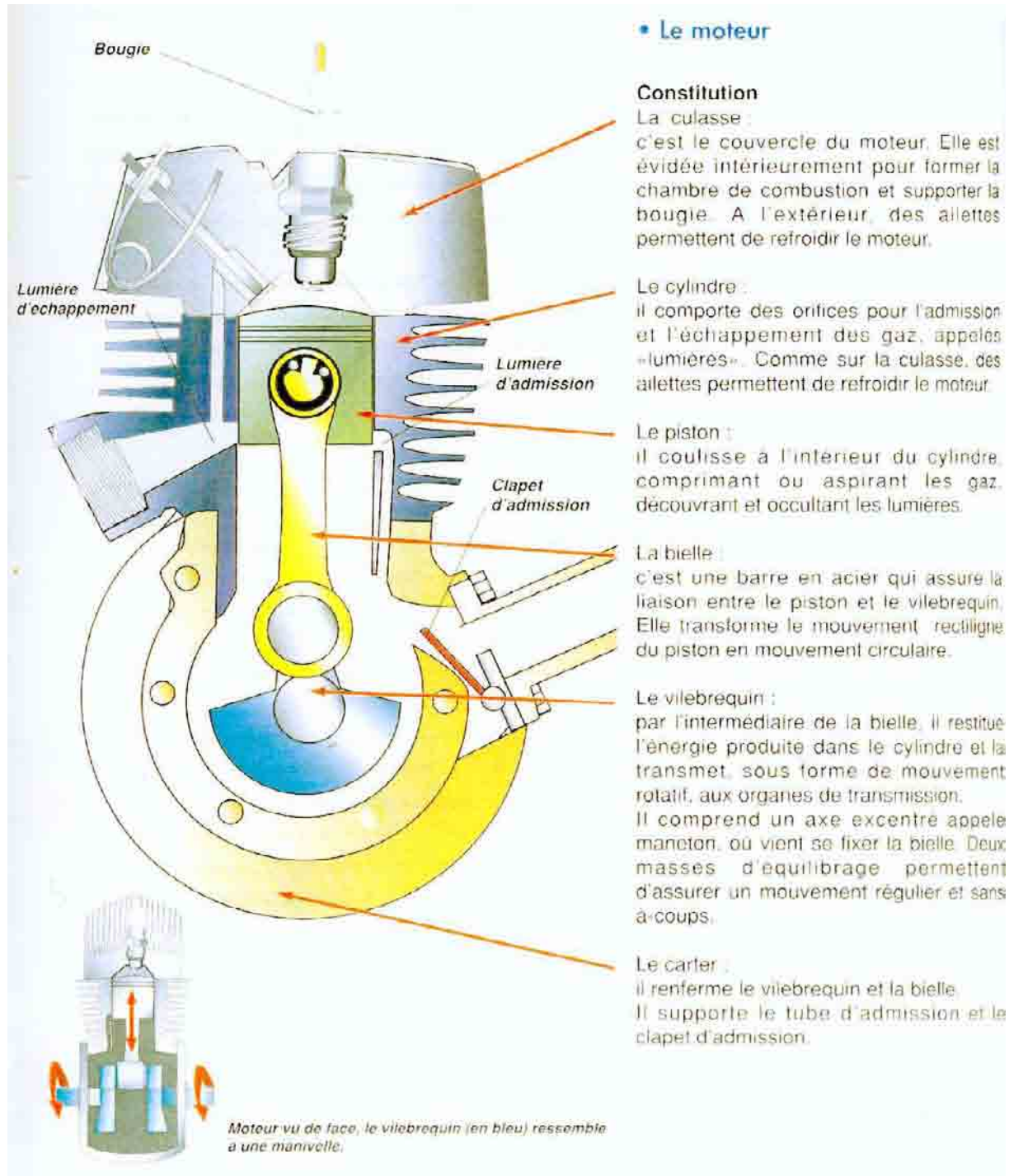
1. Le cyclomoteur, un objet concret.

Notre ambition n'est pas ici de décrire le fonctionnement d'un moteur à combustion interne, mais plus simplement de rappeler qu'il est le siège d'échanges. Les organes moteurs forment une longue chaîne qui permet la transformation d'une énergie fossile (essence) en un mouvement rotatif permettant d'entraîner la roue arrière du cyclomoteur. Pour parvenir à cette transformation, il est tout d'abord nécessaire de mélanger de l'essence venue de contrées lointaines avec de l'air bien de chez nous ; il faut ensuite comprimer ce mélange gazeux dans la chambre de combustion du moteur pour le porter à une température proche de l'explosion spontanée - cette explosion, source d'énergie thermique (chaleur), doit être contrôlée pour être convertie en énergie mécanique - il faut enfin assurer l'évacuation des gaz d'échappement dans l'atmosphère.

Le cyclomoteur n'est pas la simple somme des éléments techniques qui le composent. Il ne peut se définir comme la longue chaîne des éléments qui, réunis et assemblés selon un schéma de montage précis, le constituent. De la même manière qu'un corps n'est pas simplement une addition d'organes greffés, un cyclomoteur n'est pas une addition de pièces. Le moteur, le carburateur ou le

pot d'échappement est le siège de processus chimiques et physiques sans lesquels il ne peut y avoir de cyclomoteur. Il est nécessaire d'évacuer la chaleur produite par l'explosion du mélange ou par le frottement des pièces mécaniques, de maîtriser l'onde de choc produite par la « détente » des gaz brûlés.... Cette transformation ne peut se faire sans échanges et sans interactions avec l'environnement extérieur. Par exemple, le carburateur est une petite usine à gaz qui mélange de l'essence et de l'air. Il est très sensible aux variations de cet environnement. Les conditions climatiques modifient considérablement les conditions de fonctionnement du moteur. Lorsqu'un matin d'hiver, d'un geste machinal, vous tirez la poignée de « starter », vous enrichissez le mélange gazeux et adaptez les conditions de fonctionnement de votre moteur à un environnement que vous jugez différent de l'ordinaire. Mais pour que de telles transformations puissent avoir lieu, le cyclomoteur en général et le moteur en particulier doit atteindre un état d'équilibre. Il existe différentes manières d'assurer ces fonctions. On peut surajouter des éléments ou des pièces pour corriger et maîtriser des effets inattendus. On peut équiper la machine de prothèses pour contrôler son fonctionnement et parvenir à un état d'équilibre. Mais en ajoutant toujours plus d'éléments pour corriger, compenser, rectifier les choses, on surcharge la machine, on l'alourdit. Maintenu en équilibre par des fils, des câbles, des ressorts, des tuyaux..., elle est à l'image de ces corps souffrants qui ne peuvent plus se passer d'une assistance respiratoire, d'une perfusion, d'un rein artificiel, de béquilles. Le corps ne se suffit plus à lui-même. A l'inverse, les pièces mécaniques et les éléments peuvent assurer plusieurs fonctions pour réaliser cette opération de transformation et gérer les effets induits par celle-ci.

Le moteur à combustion interne peut prendre différentes formes. Le moteur d'un cyclomoteur n'est pas celui d'une automobile. Outre le fait qu'il soit de plus petite cylindrée, il est d'apparence plus simple. Sur ce moteur, il est inutile de chercher des soupapes, des culbuteurs, un arbre à cames : ils n'existent pas. De la même manière, le système de refroidissement est généralement plus simple : les radiateurs et autres vases d'expansion sont rares, sinon absents. Le cyclomoteur est équipé d'un moteur 2 en 1. Comme certaines marques de shampoing, il réalise deux opérations en une. En même temps que des gaz sont comprimés par le piston dans la chambre de combustion, des gaz sont admis dans le carter moteur. L'admission et la compression des gaz sont réalisées en même temps. Le piston, dans un mouvement linéaire de bas en haut, ouvre et ferme des lumières d'admission et d'échappement, jouant ainsi le rôle de soupape. Les soupapes, tiges de culbuteurs, culbuteurs et arbre à cames sont alors inutiles. De la même manière, les ailettes du moteur deux-temps augmentent la surface en contact avec l'environnement extérieur et la vitesse de circulation de l'air sur la culasse et le bloc moteur, favorisant ainsi l'évacuation de l'énergie produite par l'explosion. Par ailleurs, elles permettent de donner plus de rigidité au cylindre sans surcharger excessivement celui-ci. Le moteur deux-temps semble ainsi plus compact.



• Le moteur

Constitution

La culasse :
c'est le couvercle du moteur. Elle est évidée intérieurement pour former la chambre de combustion et supporter la bougie. A l'extérieur, des ailettes permettent de refroidir le moteur.

Le cylindre :
il comporte des orifices pour l'admission et l'échappement des gaz, appelés « lumières ». Comme sur la culasse, des ailettes permettent de refroidir le moteur.

Le piston :
il coulisse à l'intérieur du cylindre, comprimant ou aspirant les gaz, découvrant et occultant les lumières.

La bielle :
c'est une barre en acier qui assure la liaison entre le piston et le vilebrequin. Elle transforme le mouvement rectiligne du piston en mouvement circulaire.

Le vilebrequin :
par l'intermédiaire de la bielle, il restitue l'énergie produite dans le cylindre et la transmet, sous forme de mouvement rotatif, aux organes de transmission. Il comprend un axe excentré appelé maneton, où vient se fixer la bielle. Deux masses d'équilibrage permettent d'assurer un mouvement régulier et sans à-coups.

Le carter :
il renferme le vilebrequin et la bielle. Il supporte le tube d'admission et le clapet d'admission.

Moteur vu de face, le vilebrequin (en bleu) ressemble à une manivelle.

Comme les moteurs deux-temps qui équipent les cyclomoteurs, les moteurs Diesel apparaissent plus dépouillés. Ce dépouillement n'est pas synonyme de simplicité, il traduit au contraire une plus grande complexité, un niveau plus élevé de *concrétisation*. Les éléments ne jouent plus un rôle bien défini, mais plusieurs. Dès lors, il n'est pas surprenant nous dit le philosophe Gilbert Simondon que le scooter soit le fruit du travail d'un ingénieur de l'aviation. Si « l'automobile peut se permettre de conserver des résidus d'abstraction (refroidissement par eau, allumage par batterie et transformateur d'impulsions), l'aviation est obligée de produire les objets techniques les plus concrets, afin d'augmenter la sécurité de fonctionnement et de diminuer le poids mort »⁵. Selon G. Simondon :

« Il existe une forme primitive de l'objet technique, la forme abstraite, dans laquelle chaque unité théorique et matérielle est traitée comme un absolu, achevée dans une perfection intrinsèque nécessitant, pour son fonctionnement, d'être considérée en système fermé ; l'intégration à l'ensemble offre dans ce cas une série de problèmes à résoudre qui sont dits techniques et qui, en fait, sont des problèmes de compatibilité entre des ensembles déjà donnés »⁶.

Il ajoute que :

« L'objet technique concret est celui qui n'est plus en lutte avec lui-même, celui dans lequel aucun effet secondaire ne nuit au fonctionnement de l'ensemble ou n'est laissé en dehors de ce fonctionnement. De cette manière et pour cette raison, dans l'objet technique devenu concret, une fonction peut être remplie par plusieurs structures associées synergiquement, alors que dans l'objet technique primitif et abstrait chaque structure est chargée de remplir une fonction définie, et généralement une seule »⁷.

« L'objet technique concret, c'est-à-dire évolué, se rapproche du mode d'existence des objets naturels, il tend vers la cohérence interne, vers la fermeture du système des causes et des effets qui s'exercent circulairement à l'intérieur de son enceinte, et de plus il incorpore une partie du monde naturel qui intervient comme condition de fonctionnement, et fait ainsi partie du système des causes et des effets (...) Par concrétisation technique, l'objet, primitivement artificiel, devient de plus en plus semblable à l'objet naturel. Cet objet avait besoin, au début, d'un milieu régulateur extérieur : le laboratoire ou l'atelier, parfois l'usine ; peu à peu, quand il gagne en concrétisation, il devient capable de se passer du milieu artificiel, car sa cohérence interne s'accroît, sa systématique fonctionnelle se ferme en s'organisant. L'objet concrétisé est comparable à l'objet spontanément produit ; il se libère du laboratoire associé originel, et l'incorpore dynamiquement à lui dans le jeu de ses fonctions ; c'est sa

⁵ G. Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris : Aubier, 1989 (1^e édition 1958), p. 26.

⁶ G. Simondon (1989), Op. Cit., p. 21

⁷ G. Simondon (1989), Op. Cit., p. 34.

relation aux autres objets techniques ou naturels, qui devient régulatrice et permet l'auto-entretien des conditions du fonctionnement ; cet objet n'est plus isolé.⁸ »

Ainsi, dans un moteur deux temps, les gaz frais admis dans le carter moteur jouent plusieurs rôles. Avant d'exploser, ils refroidissent, en circulant dans les transferts, et lubrifient⁹ le moteur soumis à de très fortes contraintes thermiques. Dans le même temps, les gaz brûlés sont aspirés dans le pot d'échappement où règne une pression plus faible. L'onde de choc produite par la détente de ces gaz permet de repousser les gaz frais qui auraient la tentation de s'échapper par la lumière d'échappement ouverte et complète ainsi l'action du piston tenant lieu de soupape¹⁰. Le moteur est donc la condition de son propre fonctionnement. En effet, les gaz d'échappement et les gaz frais ont un rôle complémentaire, ils travaillent main dans la main. Pendant que les uns évacuent l'énergie nuisible produite par les autres, ces derniers permettent le remplissage du cylindre par les premiers. Le mouvement est un cycle sans fin (ou presque). De la même manière, en jouant sur la pression régnant dans le cylindre et dans le pot d'échappement, le cyclomoteur assure la circulation des gaz. Ainsi, le moteur deux-temps parvient à maîtriser ses effets indésirables en les mettant au service de son propre fonctionnement, limitant par la même le nombre des pièces nécessaires. Un temps de rodage est parfois nécessaire pour ajuster les pièces les unes ou autres. Le rodage constitue précisément ce temps de l'ajustement mutuel. Sous les effets de la chaleur, les pièces se déforment ensemble. Elles intègrent en elles leurs propres effets. Ainsi, il est recommandé de ne « jamais démonter une culasse lorsque le moteur est chaud car elle risquerait de se déformer et de le rester irrémédiablement »¹¹. La machine qui parvient à se suffire à elle-même est ainsi plus cohérente, plus *concrète*.

De ce point de vue, les pannes qui nécessitent un retour régulier au garage témoignent de cette perte de concrétisation. L'objet ne peut se libérer de l'atelier. Trop fragile ou trop *abstrait*, il doit régulièrement faire un détour pour retrouver son milieu régulateur. Il est en « lutte avec lui-même » et semble ne pas pouvoir contrôler ses propres effets secondaires. Il chauffe, il fume, il s'engorge, il vibre, il a des ratés, il émet des bruits étranges, autant de signes qui soulignent un manque de cohérence interne. Un simple réglage suffit parfois à ajuster les pièces entre-elles. Les compétitions automobiles ou de motos nous en donnent des exemples. L'engin très « pointu » ne peut s'affranchir

⁸ G. Simondon (1989), Op. Cit., p. 47.

⁹ Si vous n'avez pas oublié d'ajouter de l'huile à l'essence pour faire un « mélange ».

¹⁰ Lorsque le piston monte, il crée une dépression dans le carter moteur qui permet d'aspirer les gaz frais vus du carburateur. Lorsqu'il descend, il pousse les gaz frais dans les transferts. Mais la lumière d'admission est encore partiellement ouverte. Une partie des gaz frais pourrait donc être refoulée dans la pipe d'admission. Les clapets sont poussés par les gaz frais en provenance du carburateur, mais ils ne peuvent s'ouvrir dans l'autre sens.

¹¹ Revue technique, Etude technique et pratique des cyclomoteurs Motobécane « rock » et « magnum », p. 69.

de son camion d'assistance, des ingénieurs et techniciens prêts à intervenir pour réparer ou régler le moteur.

Le processus de *concrétisation*, la sortie du laboratoire, s'accompagne d'un processus d'incorporation de l'environnement. Le cyclomoteur, comme la locomotive décrite par G. Simondon, se trouve au croisement de deux mondes : un monde technique et un monde naturel. Ce sont ces deux mondes que le cyclomoteur intègre. Il incorpore à la fois la route et l'environnement naturel dans lequel il va circuler. Le moteur d'un cyclomoteur ne peut pas toujours fonctionner au même régime. L'environnement naturel et technique évolue sans cesse, il doit pouvoir s'adapter à ces évolutions. La pluie, le vent, la pression atmosphérique, le pourcentage de la côte, l'adhérence du revêtement modifient les conditions de fonctionnement de ce moteur. Ainsi, les pilotes de courses procèdent régulièrement à des essais pour choisir les bons pneumatiques. Le dessin du pneumatique et la dureté de la gomme sont ajustés au profil de la piste, à la nature du revêtement au sol, à la pression atmosphérique, à la durée et à la nature de l'épreuve... Le réglage des moteurs est un art des équilibres et des ajustements avec un environnement qui n'est pas simplement extérieur puisqu'il participe au fonctionnement même de la machine. Une différence de taille distingue le cyclomoteur de compétition du cyclomoteur ordinaire. Le premier est préparé pour un circuit particulier qu'il incorpore, le cyclomoteur ordinaire doit pouvoir s'adapter à une large gamme d'environnement. Il est fait pour un environnement moyen.

« L'altitude, voilà pourquoi mes bougies s'encrassent ! Bien sûr. Nous sommes déjà à près de mille mètres et je ferais mieux de changer de gicleurs. Ça ne me prendra que quelques minutes. Je pourrais aussi régler le ralenti. Nous n'avons pas fini de grimper »¹².

Lorsque l'altitude s'élève la pression atmosphérique n'est plus la même. Dès lors, les conditions de fonctionnement du moteur peuvent être modifiées. En effet, la variation de la pression atmosphérique au sein du moteur et du pot d'échappement permet la circulation des gaz. Lorsque celle-ci évolue à « l'extérieur », elle modifie le fonctionnement du moteur. Des réglages, des ajustements sont alors nécessaires.

¹² R. Pirsig, (1978), Op. Cit., p. 12.

2. Le cyclomoteur, un scénario.

Le constructeur d'un cyclomoteur est amené à formuler un certain nombre de questions au cours de l'élaboration de l'objet technique : qui en sera l'utilisateur, quelles sont les compétences de cet utilisateur, dans quel environnement sera-t-il placé, quels usages sont possibles ou au contraire prescrits, comment doit-on distribuer les tâches nécessaires au bon fonctionnement de la machine entre l'utilisateur et le dispositif technique ? Par exemple, lors de la conception d'un coffret permettant de décoder et de recevoir des émissions télévisées par le réseau câblé, le concepteur de ce coffret est appelé à se poser des questions bien peu techniques : dans un séjour classique, le téléviseur se trouve-il à proximité d'une prise téléphonique, quelle est l'intensité lumineuse d'un séjour classique, l'utilisateur est-il suffisamment habile pour manier une télécommande qui demande une certaine dextérité, etc. ?

Madeleine Akrich souligne que « par la définition des caractéristiques de son objet, le concepteur avance un certain nombre d'hypothèses sur les éléments qui composent le monde dans lequel l'objet est destiné à s'insérer »¹³. Elle ajoute qu'un « projet d'innovation peut être compris comme l'élaboration d'un scénario. Celui-ci est constitué d'un programme d'actions, d'une certaine distribution de la réalisation de ce programme en diverses entités – principalement les dispositifs techniques et leurs utilisateurs – et d'une représentation de l'espace dans lequel va se situer l'action »¹⁴. Elle ajoute que le « script » ou le « scénario » se veut « prédétermination des mises en scène que les utilisateurs sont appelés à imaginer à partir du dispositif technique et des prescriptions (notices, contrats, conseils...) qui l'accompagnent »¹⁵. Lors de l'écriture du scénario, le constructeur imagine un « jeune utilisateur raisonnable », suffisamment raisonnable pour tenir sa place dans le dispositif et jouer son rôle. Lorsqu'un objet technique tombe en panne ou lorsqu'un accident se produit, l'un des enjeux de l'expertise consiste précisément à imputer des responsabilités : l'utilisateur s'est-il montré ou non raisonnable, l'erreur est-elle humaine ou technique ?

Avant leur lancement sur le marché, les objets subissent un certain nombre de tests pour certifier leur conformité aux normes techniques et apprécier leur qualité en termes de sécurité. Pour réaliser ces tests, les techniciens et les ingénieurs sortent du laboratoire pour extraire des propriétés de l'environnement dans lequel l'objet va être plongé. L'objet sera soumis au vent, à la pluie, au soleil...

¹³ M. Akrich, Comment décrire les objets techniques ?, in *Techniques et Culture* n° 9, 1987, p. 52.

¹⁴ M. Akrich, Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action », in *Raisons pratiques* n° 4, 1993, p. 41.

¹⁵ M. Akrich (1987), Art. Cit., p. 52.

Il faut pouvoir mesurer sa capacité à résister à ces « agressions » extérieures. Ne pouvant reproduire la diversité des contraintes environnementales, les techniciens et les ingénieurs vont décomposer ces éléments naturels en forces (pression, torsion, exposition...) pour les reproduire au sein de leur laboratoire. Il est aussi important de pouvoir décomposer l'humain et de le « réduire » en forces et en propriétés transportables et reproductibles avec des appareils, des instruments les plus divers. Quelle est la pression d'une mâchoire d'enfant sur la tétine lorsque celui-ci est en position debout, en position couchée... ? Quelle pression exerce-t-il sur les barreaux de son lit ? « Pour représenter l'enfant dans le laboratoire au moyen d'une machine, il faut extraire ses propres caractéristiques essentielles »¹⁶. Mais pour y parvenir, il est nécessaire de mobiliser dentistes et puéricultrices, d'observer les enfants à la crèche, etc. Lors d'un *crash-test* on convoque au laboratoire ce savoir emmagasiné sur l'humain pour l'intégrer dans l'objet.

« Deux mannequins enfants sont installés à bord ; celui de 18 mois est placé le dos à la route, celui de 3 ans, face à la route. Sur ces deux mannequins, les mesures vont se concentrer sur la tête et le thorax – et sur le cou pour les enfants de 18 mois. Chez les enfants, le cou est en effet particulièrement fragile. De 0 à 2 ans, ils ont une tête lourde proportionnellement à leur taille et les muscles de leur cou ne sont pas assez toniques pour retenir la tête en cas de choc. Les installer le dos à la route, dans un siège adapté, permet de répartir l'énergie sur la surface totale du corps dans un choc frontal »¹⁷.

Ainsi, les techniciens et les ingénieurs cherchent à faire entrer le monde extérieur dans leur laboratoire et dans l'objet pour que celui-ci puisse ensuite s'en libérer et affronter ce monde. Les propriétés biomécaniques du jeune humain sont appréciées pour limiter les contraintes exercées sur son corps. Tout l'art de la sécurité dite passive consiste précisément à mieux connaître la résistance des corps pour déléguer aux objets techniques la charge d'absorber l'énergie libérée par le choc. Les objets, prêts à se sacrifier, intègrent dans leur conception même les propriétés des corps humains. En la matière, il convient d'utiliser le pluriel car il n'y a pas un corps mais des corps : des corps de femmes et d'hommes, des corps d'enfants et de personnes âgées, des corps grands et petits, etc. De ce point de vue, les fixations des skis sont exemplaires. La cheville étant moulée dans la chaussure, les entorses de la cheville sont aujourd'hui plus rares que par le passé. Mais la force en rotation s'exerce désormais sur le genou plus exposé. Pour limiter les entorses du genou, les fixations doivent pouvoir absorber les chocs, sans se déclencher de manière intempestive, et libérer la chaussure en cas de choc. Jusqu'à une date récente, les constructeurs de fixation ne tenaient pas compte du sexe de l'utilisateur, or, les femmes sont plus exposées à ce risque. L'Association Française de Normalisation (AFNOR) a élaboré un barème qui tient compte aujourd'hui du sexe, du poids et de la taille du skieur pour la

¹⁶ L. Thévenot, Essai sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages, in *Raisons pratiques* n°4, p. 92.

¹⁷ R&D « Des essais de choc La route de l'innovation » n°21, Juillet 2001, p. 17.

fabrication des fixations. Par ailleurs, le skieur est invité à « personnaliser » le réglage de ses skis en début de saison en tenant compte de son poids, de sa forme physique et de sa pratique du moment, etc.

Ainsi, les propriétés corporelles de l'utilisateur virtuel et environnementales sont incorporées dans la machine. Mais cette extraction des propriétés ne nous dit rien sur les usages véritables des objets. L'utilisateur ne suit pas nécessairement les prescriptions et les conseils du concepteur. Les techniciens et les ingénieurs sont néanmoins obligés de tenir compte de ces usages peu conventionnels. Ce ne sont plus simplement des forces et des propriétés qu'il faut faire entrer dans le laboratoire, mais des utilisateurs bien réels et pas toujours « raisonnables ». Les techniciens et les ingénieurs mettent alors les objets à l'épreuve des utilisateurs maladroits, pressés ou rusés. Ils convoquent un panel qu'ils placent en situation expérimentale dans un espace laboratoire. Ils recréent des situations ordinaires en un lieu permettant l'observation des pratiques (le laboratoire équipé de ces instruments). Le concepteur anticipe déjà des détournements d'usage.

3. Le cyclomoteur et le jeune, une unité véhiculaire.

L'objet et l'utilisateur couplés se partagent les rôles pour l'exécution de la tâche. En ce sens, ils forment un ensemble relativement *concret*. En effet, dans bien des cas, l'objet technique et l'utilisateur sont indissociables et leur rencontre constitue la condition même de la réalisation de la tâche. L'ensemble homme-machine constitue une *unité véhiculaire*¹⁸ au sens du sociologue E. Goffman. L'unité véhiculaire, formée par le pilote et cette « coque » qu'est le cyclomoteur, présente un fort degré de *concrétisation*. Le choix du cyclomoteur n'est pas indifférent, il faut opter pour un engin adapté à son corps. Un enfant aux jambes trop courtes ne pourra pas atteindre les pédales, tourner le volant et regarder la route à travers le pare-brise de la voiture¹⁹. Le même enfant ne parviendra pas à donner un vigoureux coup de *kick* et à maintenir en équilibre la moto entre ses deux jambes décidément trop courtes. La présence corporelle de l'utilisateur est une condition de son fonctionnement.

Les deux-roues sont probablement plus *concrets* que ne le sont d'autres *unités véhiculaires*. Sur route, le cyclomoteur ne peut fonctionner sans un *pilote*. La position du corps permet de maintenir un état d'équilibre variable en fonction de la vitesse, du profil de la route, de la force du vent. Ainsi, par son corps, le pilote compense, absorbe une part de l'environnement et adapte ainsi l'unité véhiculaire à la situation de pilotage. Les roulettes du vélo constituent une prothèse indispensable tant que l'enfant n'est pas parvenu à trouver cet état d'équilibre en mouvement. Sur un deux-roues, l'équilibre est indispensable au mouvement comme le mouvement est indispensable à l'équilibre. Tout l'art des pistards, dans l'épreuve du sprint, consiste précisément à maintenir leur vélo en équilibre alors qu'ils sont à l'arrêt (sans mettre le pied au sol, cela va de soi) pour bondir et surprendre leur

¹⁸ E. Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Vol. 2, Paris : Minuit, 1992, p. 22. « Une unité véhiculaire, nous dit E. Goffman, est une coque d'un certain type, contrôlée (habituellement de l'intérieur) par un pilote ou un navigateur humain (...). Les unités véhiculaires varient selon l'épaisseur de leur enveloppe. Il y a les bateaux, les sous-marins, les trains et les blindés qui ont tous une coque épaisse et sont conduits par des hommes cachés et, d'une certaine façon bien protégés. Il y a les voitures d'enfant, les décapotables, les conduites intérieures, les pousse-pousse, les bicyclettes et les engins de sport tels que les skis, les planches de surf, les toboggans, relativement exposés. Plus la coque est protectrice, plus, dans l'ensemble, l'unité est restreinte à des mouvements simples (...). L'individu, en tant que piéton, peut-être considéré comme un pilote enfilé dans une coque molle et peu protégée : ses vêtements et sa peau ».

¹⁹ Le premier réflexe de l'utilisateur d'une automobile partagée est de régler le siège, l'inclinaison du dossier, la hauteur du volant, les rétroviseurs en fonction de ses caractéristiques morphologiques, mais aussi en fonction de ses habitudes de conduite.

adversaire. Le corps seul permet de trouver ce point d'équilibre. Ainsi, s'il est possible de concevoir des modèles réduits télécommandés de voitures, d'avions ou de bateaux, il est quasiment impossible de réaliser des modèles réduits télécommandés de deux-roues. Le modèle réduit télécommandé place le pilote à l'extérieur de l'engin ; or, le corps du pilote est indispensable au fonctionnement du deux-roues. Équiper son cyclomoteur d'une béquille latérale, comme le font de nombreux utilisateurs, n'est pas anodin. Le cyclomoteur légèrement incliné sur le côté repose sur trois points : les deux roues et la béquille latérale. Le moteur ne peut fonctionner sans le pilote. Le couplage est alors très fort dans la mesure où le moteur ne peut s'affranchir du pilote pour fonctionner²⁰.

Ainsi, le monde n'est pas extérieur à l'objet. En effet, lors de sa conception, ingénieurs et techniciens, en dessinant un scénario, cherchent à intégrer dans l'objet un environnement naturel, un environnement technique et un utilisateur final dont ils définissent les compétences et les propriétés corporelles. Ils pensent l'interaction entre la machine, le pilote et l'environnement. C'est cette équation à deux inconnues que le constructeur tente de résoudre et que le jeune pilote remet en question. Il existe donc un fil tendu entre le passé de la conception et le présent de l'usage en situation. C'est ce fil d'Ariane que nous pouvons tenir d'une main ferme pour nous orienter dans le dédale de ce monde et ainsi déborder la situation présente, remonter en amont des situations locales et présentes (Partie 2).

²⁰ Sauf si le cyclomoteur est maintenu en équilibre et la roue arrière soulevée. On mesure la difficulté de la situation.

Chapitre 2

Corps à corps sur la route

On ne peut comprendre la pratique du cyclomoteur si l'on fait l'économie d'une réflexion sur le corps. En effet, la présence corporelle du *pilote* constitue la condition même du fonctionnement du cyclomoteur. Un corps est déjà là. L'acte d'achat constitue ce moment de la rencontre entre un objet technique et un pilote qui va se loger corporellement dans son rôle d'utilisateur. Par son corps, l'utilisateur vient en quelque sorte se coupler à l'objet pour former une *unité véhiculaire*. Le pilote et son cyclomoteur ne sont pas identiques à deux pièces d'un jeu de Lego que l'on assemble. L'objet et le corps s'ajustent progressivement l'un à l'autre, s'usent mutuellement dans l'usage. Ainsi, par la pratique et par l'usure, l'utilisateur dépose dans l'objet quelque chose de lui-même. L'objet, comme le corps, porte en lui la mémoire de cette relation singulière. Ainsi, dans cette relation de couplage, l'utilisateur du cyclomoteur s'engage dans un corps à corps avec l'objet qu'il incorpore dans ces gestes.

1. La mémoire des objets.

Laurent Thévenot²¹ nous invite à prendre au sérieux les modes d'ajustement et les relations qui n'empruntent pas le langage. Il faut pouvoir rendre compte de ces modes de coordination, pas toujours très conventionnelles, qui engagent le corps et les objets dans le cadre écologique de l'action. L'utilisateur d'un objet cherche fréquemment à le « domestiquer ». Il le prend en main, le manipule, le tourne, le retourne, cherche des « prises », des portes d'entrée dans ce qui est souvent une « boîte noire ». Ce faisant, il se familiarise avec l'objet et constitue progressivement un ensemble de repères qui lui sont personnels. « Cette mise en place de repères personnalisés, qui correspond au sens professionnel du « maniement » par lequel on tâte l'étoffe de la main, marque l'« expertise » acquise dans le processus de familiarisation »²². Au cours de l'engagement corporel, l'utilisateur attend un retour, s'attend à recevoir une réponse de l'objet manipulé (sonore, kinesthésique, visuelle...). Ainsi, il pourra ajuster son geste à la chose. Pour parvenir à découvrir de nouveaux repères et de nouvelles prises, l'utilisateur peut s'employer à éliminer tous ces accessoires de sécurité (cache, carter, protège-mains, cliquet de rappel...) qui canalisent l'usage « raisonnable » de l'objet et soulignent ainsi le peu de confiance du concepteur à l'égard de l'utilisateur maladroit. L'utilisateur montre ainsi son adresse,

²¹ L. Thévenot, Le régime de familiarité. Des choses en personne, in *Genèses* n°17, sept. 1994, pp. 72-101.

²² L. Thévenot (1994), Art. Cit., p. 85.

sa dextérité, sa virtuosité... et cherche de nouveaux modes d'usage. Il détourne ainsi l'objet et le singularise en déposant des indices que lui seul pourra identifier.

« Comme l'usure dépend souvent de l'usage, l'adaptation à l'usure concourt à un ajustement mutuel entre l'agent humain et sa chose »²³. Ainsi, l'objet devient singulier. Usé par l'utilisateur qui, par ces modes d'usage, y a déposé ses prises, l'objet est progressivement « domestiqué ». Des objets de série, identiques lors de leur sortie d'usine, n'ont parfois plus rien de commun après des années d'utilisation. Ainsi, le héros du roman de Robert Pirsig s'étonne qu'une même moto puisse procurer des sensations aussi différentes après des années de bons et loyaux services :

« Un de mes amis a une moto de la même marque, du même modèle et de la même année que la mienne. J'ai eu l'occasion de l'essayer, je n'arrivais pas à croire que nos deux BMW étaient sorties ensemble de la même usine. La sienne avait un rythme, des réactions, des bruits qui n'appartenaient qu'à elle, et que je ne reconnaissais pas. Elle n'était ni pire ni meilleure que la mienne. Elle était différente. »²⁴

L'usage de la moto s'en trouve ainsi favorisé dans la mesure où l'utilisateur a ajusté la chose à son corps. Ne dit-on pas d'une voiture neuve que c'est une « première main » ? Robert Linhart nous donne un bel exemple de ce processus de domestication des choses :

« Un homme à cheveux blancs, méticuleux, dont j'observe avec admiration les gestes habiles. On dirait un petit artisan, et il paraît presque déplacé, oublié comme un vestige d'une autre époque dans l'enchaînement répété des mouvements de l'atelier. Il a de nombreux outils à sa disposition – instruments de ponçage, de martelage, de polissage, fers à souder, étais, chalumeaux, mêlés dans une sorte de bric-à-brac familial où il se retrouve sans hésiter (...). Le plus étonnant, c'est son établi. Un engin indéfinissable, fait de morceaux de ferraille et de tiges, de supports hétéroclites, d'étaux improvisés pour caler les pièces avec des trous partout et une allure d'instabilité inquiétante. Ce n'est qu'une apparence. Jamais l'établi ne l'a trahi ni s'est effondré. Et quand on le regarde travailler pendant un temps assez long, on comprend que toutes les apparentes imperfections de l'établi ont leur utilité : par cette fente, il peut glisser un instrument qui servira à caler une partie cachée ; par ce trou, il passera la tige d'une soudure difficile ; par cet espace vide, en dessous – qui rend l'ensemble si fragile d'apparence -, il pourra faire un complément de martelage sans avoir à retourner la portière déjà calée. Cet établi bricolé, il l'a confectionné lui-même, modifié, transformé, complété. Maintenant, il fait corps avec, il en connaît les ressources par cœur... »²⁵

²³ L. Thévenot (1994), Art. Cit., p. 89.

²⁴ R. Pirsig (1998), Op. Cit., p. 56.

²⁵ R. Linhart, *L'établi*, Paris : Minuit, p. 156.

Cet ouvrier qui s'engage dans un régime de familiarité avec son univers ne saura plus rien faire lorsqu'un contremaître le dépossédera de son établi bien peu « conventionnel » car l'outil est fait pour lui seul ; ses gestes, ses habitudes, son rythme de travail y sont inscrits. Ainsi, comme le souligne Laurent Thévenot, « ce régime de familiarité peut se rigidifier dans une routine qui porte le sujet plus qu'elle ne répond à sa volonté. La figure du sujet s'estompe à mesure que s'ancre l'habitude et les choses entraînent plus qu'elles ne s'offrent comme moyen »²⁶. Ce que cet ouvrier inscrit dans l'objet, c'est aussi quelque chose de sa mémoire gestuelle. Ainsi, l'établi comme le cyclomoteur « usé », est une « mémoire externe », mais une mémoire que lui seul peut mobiliser dans la mesure où les repères sont non-conventionnels et de lui seul intelligibles. Dès lors, la compétence est distribuée sur la chose et son opérateur.

C'est précisément à travers le rapport aux objets que se reconnaît le professionnel. L'amateur, observé dans un service après vente de matériel photographique, a le souci de préserver l'intégrité de son appareil photo. Il se montre extrêmement soigneux et veille à le conserver dans un état neuf. Il l'enveloppe, le protège, le manipule avec prudence pour ne pas y laisser de traces (bosses, rayures, éclats de peinture...). Au contraire, le professionnel rudoie son appareil photo, s'active à l'user. Il y laisse ainsi sa marque, découvre de nouveaux repères et le personnalise. C'est aussi au cours de l'usage que le professionnel se distingue du novice. De la même manière, par apprentissage, le navigateur apprend à faire corps avec son bateau. Il incorpore la dynamique de son engin. Ses gestes sont souples, réguliers et fluides ; ils accompagnent le mouvement du voilier ou du cheval sur la vague ou à travers les steppes²⁷. Les gestes du novice sont brusques, saccadés et réalisés à contretemps. Le débutant semble endimanché dans ses gestes apprêtés, trop mécaniques et académiques qui n'ont pas encore la patine laissée par l'usage et le temps. Il n'existe pas entre le novice et son environnement cette familiarité favorisant le développement de routines. Il devra, avec le temps, apprendre à domestiquer ses prothèses et son environnement pour progressivement ajuster ce dernier à son corps, s'y ajuster et ainsi l'incorporer dans ses gestes, dans son quotidien, dans ses routines. Il devra apprendre à constituer un ensemble, une unité véhiculaire avec sa machine. Écoutons Jean-Pierre Warnier :

« De manière machinale, automatique, le bon barreur anticipe sur l'approche de la vague et entame sa correction avant même que le bateau ne dévie de son cap. Il cède légèrement au mouvement de la mer, pour reprendre les quelques degrés qu'il a perdus dès qu'il peut le faire, sans aller jusqu'au coup de barre qui donne un coup de frein. Il sent la pression de l'eau sur le safran et perçoit exactement où il

²⁶ L. Thévenot (1994), Art. Cit., p. 96.

²⁷ M. Mauss, *Sociologie et anthropologie*, Paris : PUF, 1950.

*doit s'arrêter. Il sent le vent qui « refuse » et anticipe aussitôt sur la risée qui s'annonce (...) la synthèse corporelle se dilate jusqu'à englober le gouvernail, la coque, les voiles, et à coordonner leur dynamique en permanence ».*²⁸

Le novice, qu'il soit apprenti photographe, marin, motard ou cyclomotoriste, devra apprendre à prendre l'environnement pour être pris à son tour. « Cette prise se réalise par tous les points de contact et de perception entre les choses et le sujet : doigts, mains, pieds, siège, dos, toucher, ouïe, vue, perception gravitationnelle par l'oreille interne, proprioception neuro-musculaire »²⁹. Le corps se dilate en quelque sorte pour englober son environnement artificiel et naturel dont il incorpore la forme et le mouvement. Le jeune pilote cherche fréquemment à se fondre dans son environnement. Il colle à sa machine qu'il veut le plus compact possible. Les pédales, les rétroviseurs, les clignotants, les guidons trop saillants seront remplacés au profit de « rétroviseurs F1 », de clignotants en « gouttes d'eau », de guidons resserrés.

« Avant, mes clignotants sortaient du carénage, nous dit Mathias, il y avait une barre et les clignotants au bout. J'aime bien que le scooter soit compact. J'aime pas quand ça ressort trop du carénage. Comme les BMW où les cylindres sont à plat et ressortent de chaque côté. Ça fait moche ».

De la même manière, une selle rallongée et rabaisée, un « pot long », une casquette sur le phare avant pour orienter le faisceau lumineux et une position couchée expriment ce souci de pénétrer dans l'air, de dessiner un pinceau de lumière dans lequel s'engloutir, de faire corps avec sa machine et son environnement. Dès lors, « la frontière de la personne n'est plus celle que l'on imagine (...). La peau n'est pas la vraie limite du corps »³⁰.

2. Les choses en personne.

Par familiarisation avec ce « monde à sa portée », la personne étend son corps. La coque-peau et la coque-cyclomoteur semblent alors se confondre. Le cyclomoteur à la dynamique incorporée constitue la nouvelle frontière de ce corps. Lorsque le pilote développe sa maîtrise, il a parfois le sentiment de faire corps avec la route. Ce n'est donc pas simplement la machine que le pilote incorpore, mais une part de son environnement. Mais pour qu'un tel charme se réalise, il est nécessaire

²⁸ J.-P. Warnier, *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris : PUF, 2000, p. 10.

²⁹ J.-P. Warnier (2000), Op. Cit., p. 11.

³⁰ J.-C. Kaufmann, *Le cœur à l'ouvrage. Théorie de l'action ménagère*, Paris : Nathan, 1997, p. 36.

que l'objet soit pris dans la routine des gestes ordinaires, que le sujet cède à un *régime d'emprise*³¹. Lors des échanges de la vie quotidienne, Christian Bessy et François Chateauraynaud observent que la sincérité des personnes et l'authenticité des choses sont fréquemment l'objet de « débats ». Mais ces épreuves ne prennent que rarement la forme d'une affaire. Dans ces épreuves où la qualité d'un vin ou la valeur d'un tableau est en jeu, le corps occupe une position centrale. L'expert ou l'amateur, pour formuler son jugement, s'engage dans un corps à corps avec la chose à évaluer. Il dispose de repères, de points d'appui conventionnels, mais il doit également suivre les plis de la matière. Christian Bessy et François Chateauraynaud observent que de plis en plis, la personne peut s'engager dans un régime d'emprise et tomber sous le charme. Il n'y a plus à proprement parler d'objet dans la mesure où l'objet selon Maurice Merleau-ponty,³² c'est précisément ce qui est à distance du corps. L'objet est en quelque sorte incorporé.

« S'habituer à un chapeau, à une automobile ou à un bâton, c'est s'installer en eux, ou inversement, les faire participer à la volumétrie du corps propre. L'habitude exprime le pouvoir que nous avons de dilater notre être au monde, ou de changer d'existence en nous annexant de nouveaux instruments »³³.

L'engagement dans un tel régime ne permet plus la mise à l'épreuve. « L'emprise se définit par l'absence de repères objectivés intercalés entre les êtres ; il n'y a pas de solution de continuité entre le corps de l'objet et le corps propre : ils sont dans un rapport de possession »³⁴. C'est cet effacement de la distance, cet oubli de l'objet, cette incorporation ou ce repliement que l'on recherche lorsque l'on achète une paire de chaussures. Les chaussures neuves trop petites ou trop rigides ne parviennent pas à s'effacer en situation. Elles se rappellent sans cesse à la mémoire et conduisent le marcheur à redéfinir sa relation avec un environnement naguère familier et qui, par la force des habitudes, par la « force des choses », était devenu transparent. Ce rappel douloureux de la présence de l'objet (ici les chaussures) et de son environnement souligne l'existence d'un couplage fort entre le corps de l'objet et le corps propre. Si ce couplage conduit à incorporer l'objet dans la volumétrie du corps, le corps se dilate en quelque sorte pour se coupler à son environnement immédiat. Ainsi, « le mode de présence ordinaire des objets, la transparence, permet à l'espace corporel de rejoindre l'environnement matériel sans s'embarrasser d'une chaîne d'opérations intermédiaires. C'est aussi cette transparence, cet effacement de l'objet que recherche le *pilote*. Ainsi ce garçon de 3^{ème} technologique affirme que le cyclomoteur classique³⁵ procure plus de sensations :

³¹ C. Bessy et F. Chateauraynaud, *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Paris : Métailié, 1995.

³² M. Merleau-ponty, *Phénoménologie de la perception*.

³³ M. Merleau-Ponty cité par C. Bessy et F. Chateauraynaud (1995), p. 265.

³⁴ C. Bessy et F. Chateauraynaud (1995), Op. Cit., p. 260.

³⁵ On distingue le cyclomoteur classique, plus souvent appelé « mobylette » et le scooter.

« T'es penché, t'es bien, on croirait que tu touches presque le sol. Alors que sur un scooter, t'es assis. Sur une mobylette, t'es bien au raz, tu prends bien les virages, il y a plus de sensations. Quand on enlève les suspensions et que l'on met des suspensions assez rabaissées, on croirait qu'on est presque sur rien, alors qu'un scoot, t'es assis en hauteur ».

L'effacement de l'objet médiateur n'est possible qu'après avoir ajusté et usé le corps et l'objet. Ainsi, progressivement, le marcheur « fait la chaussure » ou « trouve chaussure à son pied ». Mais dans le même temps, les ampoules témoignent de l'existence d'un processus d'ajustement du pied à la chaussure. Le corps se dote graduellement de « formes de mémoires internes et externes »³⁶. L'objet ou l'artefact n'est plus alors une réalité extérieure. Il suffit de penser l'objet, c'est-à-dire de rompre cette symbiose du corps et de l'esprit, pour objectiver l'objet et le mettre à distance du corps. Une part de la magie repose sur l'absence de réflexivité de l'action. L'esprit semble être lui-même pris dans le mouvement du corps. Lorsque l'on conduit une voiture, si l'on quitte le niveau des routines pour passer à un régime de compréhension basé sur des règles ou des connaissances, la gestion de cette conduite sera plus difficile³⁷. La dilatation du corps suppose donc une forme d'abandon de soi. Ainsi, « les choses personnalisées ne sont pas détachées de la personne qui se les a appropriées, mais étendent sa surface et garantissent son maintien »³⁸. La personnalité apparaît ainsi distribuée et peut s'exprimer en termes de mémoire. « En se distribuant sur les entours matériels, la personne acquiert consistance et stabilité »³⁹. L'objet constitue un garde-fou de l'individu menacé d'éclatement. Ainsi, l'objet n'est pas simplement mémoire pour l'action, il est aussi un « dépôt » de personnalité qui stabilise l'identité de la personne.

3. La vigilance corporelle.

Le *pilote* peut développer un ensemble de routines, d'habitudes pour se déplacer sans même y penser. Il peut fonctionner en *régime automatique*⁴⁰ et se connecter à son environnement humain et matériel. Ce faisant, il laisse le soin à son environnement et à son corps la tâche de le prendre en charge et de le guider. Son esprit peut se découpler, vagabonder et s'échapper de la situation présente.

³⁶ C. Bessy et F. Chateauraynaud (1995), p. 309.

³⁷ R. Amalberti, *Notion de sécurité écologique : le contrôle du risque par l'individu et l'analyse des menaces qui pèsent sur ce contrôle. Approche psycho-ergonomique*, Séminaire du programme Risques Collectifs et Situations de Crise, neuvième séance, nov. 1997.

³⁸ L. Thévenot (1994), Art. Cit., p. 95.

³⁹ J.-C. Kaufmann, Op. Cit., p.32.

⁴⁰ D. Boullier, Les voyageurs et les objets en régime automatique, In *Villes en gares*, Paris : Ed de l'aube, 1999.

Le voyageur évolue alors sans plan précis, si ce n'est le plan-programme enchâssé dans l'espace artefactuel et incorporé en lui. Mais à tout instant, il peut débrayer et embrayer pour changer de régime et ainsi reprendre la main, se reprendre en main pour construire son déplacement. Il passe alors d'un mode de pilotage automatique quasi-réflexe à un pilotage manuel réflexif.

Mais lorsque le mouvement du cyclomoteur, de la voiture ou du canoë est trop rapide, lorsque le flux d'informations est trop dense, il devient difficile, voire impossible, de s'engager dans un *régime automatique*. Le corps et l'esprit sont sur le pont pour guider la manœuvre. Cependant, la vitesse interdit l'usage d'un plan d'action prédéfini ou construit en chemin, le recours à des connaissances ou à des règles pour se représenter la situation et prendre une décision. En la matière, seuls les automatismes peuvent être une ressource efficace. En effet, « quels qu'en soient les détails, nous dit L. Suchman, le plan devra s'arrêter devant la tâche, là où commence le travail de faire face aux courants et de maîtriser le canoë ; à ce moment-là, on abandonne le plan et on ne compte plus que sur les aptitudes incorporées dont on dispose. Le but du plan, dans un tel cas, n'est pas de vous permettre de descendre les rapides, mais plutôt de s'orienter pour utiliser nos aptitudes incorporées dont le succès dépend »⁴¹. En l'absence de plan, ce sont les habitudes incorporées, les *skills*, qui guident et pilotent l'ensemble homme-machine. Dans un tel cas, la qualité du pilotage dépend d'une part, de la capacité à lire et à interpréter de manière pertinente son environnement et d'autre part de l'aptitude à réagir dans une telle situation. Si l'action repose sur des automatismes incorporés, on ne peut cependant parler de *régime automatique*. Le pilote n'évolue pas en mode de pilotage automatique. Il fait appel à des automatismes pour piloter son canoë ou son cyclomoteur en mode manuel.

Pour intégrer ces automatismes, l'apprentissage, l'entraînement, l'incorporation de schèmes d'action est fondamental. L. Wacquant décrit bien ce long et lourd travail sur le corps et l'esprit du boxeur. Lorsque le boxeur, roué de coups, défaille, le corps continue cependant de boxer. Lorsque le boxeur est sonné par les assauts de son adversaire et perd progressivement conscience de la situation, le corps poursuit le combat et met en œuvre des schémas tactiques, stratégiques appris et répétés. « L'excellence pugilistique, nous dit cet auteur, peut donc se définir par le fait que le corps du boxeur pense et calcule pour lui immédiatement, sans passer par l'intermédiaire – et le retard coûteux qu'il entraînerait – de la pensée abstraite, de la représentation préalable et du calcul stratégique (...) Une fois sur le ring, c'est le corps qui comprend et apprend, qui trie et emmagasine l'information, trouve la

⁴¹ L. Suchman

bonne réponse dans le répertoire d'actions et de réactions possibles, qui devient à terme le véritable « sujet » (si tant est qu'il y en ait un) de la pratique pugilistique »⁴².

Ainsi, le corps n'est pas simplement le moyen de l'action. A force d'entraînements laborieux, de gestes cent fois répétés, le poing du boxeur peut « lire », percevoir la situation et repérer l'ouverture. « La simple remise en scène dans un décor ordinaire (paysage, espace urbain, appartement...), la vision d'un détail (un geste, un objet, un vêtement...), une stimulation auditive (une voix, un rire, un bruit...), gustative ou olfactive (un goût ou une odeur naturelle ou artificielle) peuvent déclencher un souvenir, rouvrir tout un pan de passé que l'on croyait avoir oublié ou pousser à l'action en provoquant la mise en mouvement d'un schème d'action, d'une habitude »⁴³. L'attention portée à la perception visuelle ne doit pas nous conduire à écarter les autres sens. Ainsi, ce que saisit le corps et ne peut voir l'œil tuméfié, ce sont des *affordances* olfactives, kinesthésiques, sonores... qui guident le geste du boxeur et le « poussent à l'action ». A la différence d'une situation de routine ordinaire, l'ensemble du corps et de l'esprit est mobilisé. Si la tête ne fait pas de plan, elle ne peut cependant échapper à la situation. Elle fonctionne en symbiose avec le corps et, ensemble, tête et corps se « concentrent » sur la situation. Ainsi, si l'on ne peut parler de réflexivité de l'action, le corps et l'esprit sont en situation d'éveil. Le niveau d'action basé sur des automatismes (*skill based level*) peut nécessiter un très haut niveau de concentration corporelle et ne constitue pas nécessairement un degré inférieur de l'action⁴⁴. Lorsque les choses vont trop vite pour opérer un détour réflexif, le corps entraîné compense cette absence de réflexion. Le corps est en état de veille. En compétition, les pilotes de motos doivent s'ajuster, s'adapter à une machine qui change au cours de la course. L'adhérence des pneus, le poids de la moto évoluent à mesure que le pilote enchaîne les tours de pistes. Il doit savoir s'adapter aux nouvelles conditions de pilotage. Les choses vont beaucoup trop vite pour y penser. Il faut que le corps se souvienne des heures d'entraînement. On observe le même phénomène chez les professionnels de l'urgence⁴⁵. En effet, la maîtrise des situations d'urgence n'est possible qu'en chargeant le corps de se souvenir des gestes à accomplir.

Lorsque cet état se répète et se prolonge, il marque le corps d'un pli. Ainsi, le visage « plié » de l'ouvrier concentré sur son ouvrage témoigne de cette attention du corps en éveil. Le pli renvoie directement à l'histoire singulière de la personne et à la mémoire. « Si l'on appuie suffisamment sur la

⁴² L. Wacquant, *Corps et âmes. Notes ethnographiques d'un apprenti-boxeur*, Actes de la recherche en sciences sociales, n° 80, pp. 33-67, 1989.

⁴³ B. Lahire, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris : Nathan, 1998.

⁴⁴ J. Reason, *L'erreur humaine*, Paris : PUF, 1994.

⁴⁵ D. Boullier et S. Chevrier, *Les sapeurs-pompiers : Des soldats du feu aux professionnels du risque*, Paris : PUF, 2000.

feuille de papier pour bien marquer le pli, nous disent Christian Bessy et Francis Chateauraynault, il devient irréversible, indélébile. Le pli a donc partie liée avec la trace et la mémoire. Si l'on fait disparaître le pli, il faut couper ou le noyer dans d'autres plis. Le pli plonge les corps dans l'histoire »⁴⁶. Le pli n'est pas sans relation avec les habitudes : il faut savoir « prendre le bon pli » pour faire les choses avec « naturel ». La socialisation des enfants est aussi une manière de transmettre les plis. Cependant, il faut parfois aussi savoir désapprendre, effacer les habitudes et les plis pour s'adapter à de nouvelles situations, pour se coupler à de nouveaux outils, pour travailler avec de nouveaux collègues. Mais le corps est une ardoise qu'il est difficile d'effacer. Les plis sont aussi des sillons qui inscrivent dans le corps et conservent une certaine permanence. Les professionnels de l'urgence sont confrontés à cette difficulté. Il faut pouvoir effacer les habitudes anciennes pour s'ajuster à de nouveaux outils. Les départs à la retraite et le non-renouvellement des engagements constituent souvent une réponse à ce problème.

4. Un régime de contemplation.

Tout semble éloigner le pilotage du cyclomoteur de la conduite d'une automobile haut de gamme. Le pare-brise légèrement fumé, la climatisation, la souplesse des amortisseurs, le moelleux des sièges, l'isolation phonique du moteur, les commandes électriques, les assistances à la conduite... isolent le conducteur de sa machine et de son environnement. Le sentiment est plus fort encore lorsque le conducteur circule sur une autoroute à environnement paysager. Le conducteur conserve cependant un certain nombre de prises sur son automobile et cet environnement qu'il traverse : les voyants, les diodes, le tachymètre, le compte-tours, les panneaux de signalisation, le traitement paysager de l'espace... Les objets techniques médiatisent sa relation au monde.

*«Les monstres automobiles (...), leur gigantisme, le confort de leurs sièges, la douceur de leurs suspensions et leur climatisation contribuent à faire de chacun de leurs voyages une expérience de frustration sensorielle. Les voitures américaines sont conçues pour réduire au minimum la présence physique de la route. Une grande partie du plaisir qu'on éprouve dans les voitures de sport ou les bonnes voitures de tourisme européennes réside dans l'impression de contact réel avec le véhicule et la route. Pour beaucoup d'amateurs, l'un des attraits de la navigation à voile consiste dans le jeu simultané des registres visuel, kinesthésique et tactile ».*⁴⁷

C'est cette dimension *haptique*, cette perception tactile qui s'efface avec cette coupure de l'environnement. Le conducteur ne dispose plus de ce corps qui lui permettait de se coupler

⁴⁶ C. Bessy et F. Chateauraynault (1995), Op. Cit., p. 290.

⁴⁷ E. T. Hall, *La dimension cachée*, Paris : Seuil, 1978, p. 84.

directement et physiquement à son environnement. Il est alors obligé de recourir à une chaîne d'opérations intermédiaires pour apprécier, voire ressentir de manière artificielle, cet environnement plus distant. Ainsi, les instruments de mesure compensent cette « absence » corporelle et permettent de lire sa machine et son environnement. Des interfaces purement électrique (pédales, volant, etc.) pourront proposer une réponse au conducteur qui attend, lorsqu'il appuie sur la pédale de frein ou tourne le volant, un retour d'effort, un retour du toucher. Ces réponses en retour sont déjà développées en aéronautique ou sur certains jeux vidéo.

« Dans un virage, par exemple, un volant classique transmet un effort qui donne des indications sur la vitesse, le rayon de courbure, etc. Avec les commandes électriques, ces informations disparaissent. Les constructeurs cherchent donc à restituer des sensations « signifiantes » qui les renseignent sur la situation de conduite (...). Les spécialistes (...) travaillent par exemple sur le brake by wire, pour que les conducteurs continuent à mesurer l'intensité du freinage par celle des efforts qu'ils exercent sur la pédale de frein. Mais les commandes haptiques peuvent aussi créer des sensations artificielles : par exemple, alerter lors du franchissement d'une ligne blanche en faisant vibrer le volant...⁴⁸ »

De ce point de vue, le tableau de bord souligne bien l'existence d'une coupure. Il est l'interface, l'intermédiaire qui met à distance le corps et le moteur. René Amalberti nous rappelle que depuis plus de vingt ans, les ergonomes n'ont de cesse de construire des « arbres pour cacher la forêt », de construire des interfaces qui masquent la complexité mais aussi réduisent la richesse des systèmes techniques. Les utilisateurs font parfois le tour de l'arbre pour voir ce qu'il cache. Ils détournent, explorent et parfois dépouillent la machine pour voir ce qu'elle a dans le ventre. De ces voyages exploratoires, ils ramènent de nouvelles routines connues d'eux seuls et parfois appréciables corporellement.

Le conducteur peut cependant encore faire corps avec cette machine et cet environnement, mais il s'engage alors dans un *régime de contemplation* que ne connaît que rarement notre *pilote* de cyclomoteur. Dans un tel régime, l'autoroute n'est pas le lieu d'une épreuve ; elle est une *parkway* ou une *scenicway*⁴⁹ traversant un environnement, objet de contemplation. Bien que l'environnement soit mis à distance, le conducteur peut être happé ou pris par le spectacle qui se déroule sous ses yeux. Le toucher permet de connaître son environnement, mais aussi de l'éprouver de manière sensible, voire sensuelle. Selon Y. Hatwell « le toucher et la vision peuvent tous deux apprécier la valeur affective des sensations reçues (mode autocentrique) ou tirer des informations objectives sur l'environnement (mode allocentrique). Mais, ils sont orientés électivement en direction opposée : le toucher est plus

⁴⁸ R&D « La route de l'innovation, « d'innombrables possibilités d'innovation », n°19, Janvier 2001, p. 39.

⁴⁹ A. C. Werquin et A. Demangeon, *Boulevards, rondas parkways... des concepts de voies urbaines*, Lyon : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1998.

adapté à la recherche et au maintien des situations engendrant des états sensoriels plaisants, alors que la vision est plutôt un instrument de connaissance du monde réel »⁵⁰.

Le voyeur et le contemplatif⁵¹ usent de la vision de manière autocentrique. La finalité du regard n'est pas d'abord de connaître le monde, mais d'éprouver des sensations de sa contemplation. Ainsi, le voyeur et le contemplatif ne cherchent pas à extraire de leur environnement un flux d'informations ou des *affordances* pour guider leurs actions. Ils ne jettent pas un coup d'œil sur le monde, ils s'installent dans la chose à voir. Ils se perdent, ils se confondent avec la chose à regarder. Le voyeur et le contemplatif sont absorbés, happés, pris par le spectacle. La contemplation semble interdire toutes autres formes d'actions. La satisfaction des affects est ici clairement exprimée. Ainsi, on comprend que le voyeur et le contemplatif soient à la recherche du beau ou du spectaculaire (au sens propre). Mais paradoxalement, cet abandon suppose une forme de mise à distance. La mise à distance de la chose à contempler est aussi une mise à distance du toucher. Il semble qu'il faille cette distance pour se plonger dans la contemplation et coller à la chose regardée. Mais là encore, le charme se rompt lorsque l'on adopte une position réflexive par rapport à la chose regardée ; lorsque l'on refuse de se laisser happer par l'objet du spectacle ; lorsque l'on souhaite distinguer l'objet à regarder et le sujet regardant.

Écoutons Michel Serre comparant le voyageur contemplant le spectacle qui s'offre à lui depuis l'avion dans lequel il a pris place et l'alpiniste, le corps collé à la paroi :

« En avion, le voyageur, parfois, écarquille les yeux à la dimension des hublots, pendant que, tassé sur son fauteuil étroit, dans l'habitacle rapide, son corps dort. Voilà bien une vue de survol : aussi grand que se présente le paysage, dessous, il fait spectacle, comme au cinéma où les voyeurs restent assis et passifs dans une chambre noire, réduits au regard, seul actif dans une chair aussi absente qu'une boîte noire. L'œil vif au surplomb d'un organisme quasi mort donne des sensations presque incorporelles, abstraites déjà. Quand les mains, au contraire, serrent la roche jusqu'au sang, que la poitrine et le ventre, les jambes et le sexe restent parallèles à la paroi, que le dos, les muscles, les systèmes nerveux, digestif et sympathique s'engagent, ensemble et sans réserve, dans l'approche matérielle du relief, en un rapport de lutte apparente et de séduction réelle, de sorte que la pierre perd, au toucher, sa dureté pour gagner, aimée, une étonnante douceur, la vue, même large, perd la distance du survol et concerne tout le corps, comme si la totalité de l'organisme devenu lucide, concourait au regard, pendant que les

⁵⁰ Y. Hatwell, *Toucher l'espace. La main et la perception tactile de l'espace*, Presses Universitaires de Lille, 1986, p. 30.

⁵¹ L. Boltanski, *La souffrance à distance. Morale humanitaire, médias et politique*, Paris : Métailié, 1993.

*yeux noircissent un peu ; ce qui, de haut, reste spectacle, s'intègre alors au corps dont, en retour, la taille croît aux dimensions géantes du monde.*⁵² »

Si un régime de familiarité se laisse plus volontiers découvrir lorsque les acteurs cherchent un accord depuis un *monde domestique*, la contemplation relève davantage d'un *monde inspiré*. La beauté invite à la rêverie, à une forme de voyage intérieur, au fond de soi. Ainsi, en même temps que le voyeur ou le contemplatif semble happé par le spectacle, il réalise un mouvement intérieur incorporant ainsi l'image extérieure. Ainsi, les choses fonctionnent un peu à la manière d'un hypertexte ou d'un roman de G. Perec où le beau, le tableau, est une porte de passage vers un autre monde, un monde qui est autant extérieur qu'intérieur. Le passage ne suppose pas un état de transe ou d'excitation intérieure. Il est au contraire très paisible et ne se révèle aux autres que par une fixité du regard et un apaisement des traits qui trahissent le sommeil du corps⁵³.

Pour notre *pilote*, la route, le paysage, l'environnement ne sont que rarement matière à contemplation. Il ne « conduit pas avec les fils »⁵⁴, mais avec son corps qui touche la machine et l'environnement. Sur un cyclomoteur, on « refait la segmentation » tous les 5 000 kms, nous explique Xavier. Mais Xavier n'a plus de « compteur » pour apprécier le nombre de kilomètres parcourus. Comment, alors, apprécier la distance effectuée ? Lorsque « la meule ne tire plus », il sait qu'elle n'a « plus de compression » et qu'il est temps de changer les segments. C'est bien corporellement qu'il éprouve l'usure des segments. Le corps n'est pas cette chose morte mangée par un œil aussi gros que le monde à contempler. Notre pilote est comme l'alpiniste, le corps tendu, collé à la paroi, éprouvant la dureté de la roche. Il est dans l'action. De ce toucher naissent des sensations que ne connaît pas ce conducteur d'automobile.

« *C'est un plaisir de passer les vitesses*, nous dit ce jeune homme de 19 ans. *Avec un scooter, tu accélères, ça avance. Avec une 50 à boîte, tant que tu ne les passes pas, ça n'avance pas. Le fait de les entendre, c'est pas mal. C'est comme une voiture. Ouais, pouvoir passer les vitesses, les enlever, c'est passionnant. Rester la main sur le volant et les pieds sur l'accélérateur ou sur le frein, on s'emmerde un peu. Les vitesses automatiques, ça sert bien pour les handicapés ou si on a une jambe dans le plâtre* ».

⁵² M. Serre, *Variations sur le corps*, Paris : Le pommier, 1999.

⁵³ W. A. Christian Jr, L'œil de l'esprit. Les visionnaires basques en transe .1931, in *Terrain* n°30, mars 1998, pp. 5-22.

⁵⁴ Drive by wire.

C'est par son corps que ce *pilote* éprouve sa machine dont il entend les pignons de la boîte de vitesses. La machine offre un retour d'effort et un retour haptique qui peuvent être sources de plaisir. Cet autre *pilote* apprécie le bruit et les vibrations émis par sa machine lorsqu'elle « fonce ». Elle l'enveloppe en quelque sorte dans une bulle sonore et vibratoire qui l'isole de l'environnement extérieur. De ce point de vue, les cyclomoteurs classiques, plus dépouillés, sont appréciés pour cette rudesse qui permet de mieux sentir la machine. De la même manière, se défaire de son casque ou de ses gants constitue une manière d'être au plus près de sa machine et de la route. Le mouvement de l'air, le bruit du moteur sont alors directement perceptibles et renseignent sur le pilotage.

Notre pilote peut se laisser aller au plaisir de la balade et de la contemplation. A vitesse réduite, le long du bord de mer, il contemple le spectacle qui s'offre à lui. Il ouvre ainsi son angle de vision pour embrasser le paysage. La route, qui semblait le traverser, n'est plus dès lors l'axe de la situation. Elle s'efface devant l'horizon qui s'ouvre et s'offre à la contemplation. Dans ce cas, la vitesse et la contemplation semblent incompatibles. L'attention nécessaire pour conduire rapidement nécessite une très grande concentration au double sens du terme : concentration sur la tâche à accomplir, mais aussi concentration sur l'axe formé par le centre de gravité du corps qui se déplace sur cet autre axe qu'est la route.

Chapitre 3

L'épreuve sur route.

Lors de sa mise sur le marché, le cyclomoteur doit satisfaire un certain nombre d'exigences. Trois critères orientent généralement le choix du jeune utilisateur et de ses parents : les performances techniques (la robustesse, la fiabilité, la puissance, la maniabilité...), les qualités esthétiques et le prix de la machine. Un cyclomoteur peu performant ou peu fiable, laid ou « hors de prix » ne trouvera pas d'acquéreur. Il doit être d'un bon « rapport qualité prix ». Le cyclomoteur est donc un compromis entre principes différents (la valeur marchande, technique et esthétique du produit). Il doit composer entre ces différents éléments pour rencontrer un public. Ainsi, comme la plupart des objets techniques, le cyclomoteur appartient à plusieurs *mondes*⁵⁵. Il est un mixte entre un *monde de l'opinion* (l'esthétique), un *monde marchand* (le prix) et un *monde industriel* (la performance, la fiabilité). En proposant différents modèles ou différentes versions, le constructeur offre à l'utilisateur final des compromis de différentes natures. Les qualités esthétiques ne doivent pas nuire aux performances techniques de la machine. La recherche de la performance ne peut se faire complètement au détriment des qualités esthétiques du cyclomoteur. Enfin, le produit ou le bien doit rester compétitif sur le marché économique sans quoi il n'y aura pas d'échanges. Les cyclomoteurs sont ainsi en compétition sur un marché. Le prix constitue un critère fort d'appréciation de la valeur ou de la grandeur du cyclomoteur. Mais ce prix n'existe qu'en référence aux qualités objectives ou subjectives du produit vantées par le revendeur ou par les documents publicitaires produits par le constructeur.

1. L'épreuve et le risque.

Le jeune utilisateur peut croire le revendeur ou le constructeur sur parole, mais très rapidement il sera soumis aux regards, voire aux ricanements des copains qui jugent ce cyclomoteur très laid ou très lent. Le cyclomoteur n'est pas simplement en compétition sur un marché. Les lieux de compétition ou de mise à l'épreuve sont multiples. Le regard des autres peut être une épreuve pour le jeune et le cyclomoteur stigmatisés. Cependant, l'épreuve n'est pas de nature identique lorsque l'on cherche à évaluer les qualités esthétiques ou techniques⁵⁶ du cyclomoteur. Elles sont de natures différentes car elles tentent l'une et l'autre de « mesurer » ou d'apprécier la qualité du cyclomoteur en

⁵⁵ L. Boltanski et L. Thévenot distinguent six mondes : industriel, de l'opinion, inspiré, civique, marchand et domestique. L. Boltanski et L. Thévenot, *De la justification. Les économies des grandeurs*, Paris : Gallimard, 1989.

⁵⁶ La grandeur dans un monde de l'opinion ou dans un monde industriel.

prenant appui sur des *mondes* différents. Mais dans tous les cas, ces épreuves sont appareillées. Il faut pouvoir outiller la mesure pour la rendre tangible. Les objets rendent ainsi la grandeur des gens manifeste au cours d'une épreuve. En effet, que seraient les épreuves d'athlétisme sans starter, sans chronomètre électronique, sans anémomètre pour mesurer la vitesse du vent, sans « photo finish », sans contrôle anti-dopage... ? Que serait un examen de fin d'études sans pupitre, sans carte d'étudiant, sans surveillant, sans listing à signer, sans copies anonymes ? Le bureau de vote, par exemple, (enveloppes, isolement, urne transparente, carte d'électeur, registre, mairie...) constitue un dispositif qui valide une épreuve de nature civique : les élections. Il suffit que l'un de ces éléments manque pour que l'élection comme épreuve civique soit entachée. Les personnes et les choses s'apportent les unes et les autres leur soutien mutuel. « En se tenant, elles font la preuve de l'existence d'une justice des accords entre les hommes conforme à une justesse des accords avec des choses »⁵⁷. La qualification d'une personne selon une grandeur ne va pas de soi dans la mesure où les grandeurs ne sont pas distribuées de manière définitive et font régulièrement l'objet d'une évaluation au cours d'une épreuve. La grandeur des personnes est donc marquée par l'incertitude. La grandeur d'une personne ne pouvant reposer sur des propriétés intrinsèques, « elle doit prendre appui sur des objets extérieurs aux personnes, qui serviront en quelque sorte d'instruments ou d'appareils de la grandeur »⁵⁸. De ce point de vue, le cyclomoteur permet au jeune utilisateur de s'engager dans des épreuves permettant d'apprécier sa grandeur dans un *monde industriel* et dans un *monde de l'opinion*.

La route, la rue, les chemins creux deviennent alors le lieu d'une épreuve qui permettra aux autres et à soi-même de mesurer les qualités de la machine, l'habileté, le courage, le sang-froid, la dextérité, la compétence, voire la virtuosité du *pilote*. Ainsi, le cyclomoteur est « un instrument de la grandeur ». Ces épreuves sont évidemment de natures différentes lorsque l'environnement évolue. Le milieu urbain et la rase campagne n'offrent pas les mêmes opportunités. Les panneaux de signalisation, les feux tricolores, la diversité des unités véhiculaires en présence sont autant d'éléments qui cadrent et arbitrent une épreuve en milieu urbain. De ce point de vue, le scooter semble mieux à même de relever le défi lancé par des rivaux d'un jour ou par les objets créant les conditions d'une épreuve urbaine. Les « feux rouges » donnent bien involontairement le top départ d'une course improvisée. Le cyclomoteur classique, qu'on appelle plus volontiers en langage vernaculaire une « mobylette », semble plus approprié aux épreuves en milieu rural.

L'esthétique du cyclomoteur permet aussi au jeune utilisateur de s'engager dans une épreuve où il mettra en jeu son image, sa notoriété, son nom. L'enjeu est d'apparaître branché, à la mode, in, dans le coup... Le cyclomoteur contribue à asseoir une réputation. En ce sens, il est aussi un

⁵⁷ L. Boltanski et L. Thévenot (1991), Op. Cit., p. 165.

⁵⁸ L. Boltanski et L. Thévenot (1991), Op. Cit., p. 165.

instrument qui permet de grandir son possesseur. « Le scooter de Kevin est un char d'assaut, un truc pas beau ». Loin de défendre ce scooter qu'il n'a pas choisi, Kevin réplique : « c'est un genre Vespa, un genre, là, quoi ». Son camarade de classe surenchérit : « c'est un scoot qui n'a pas d'allure, en fait. C'est carré, c'est comme un cube, c'est pas comme les scooters qu'il y a maintenant, c'est pas un genre Speedfight ». Kevin conclut : « c'est un scooter de pépé ! ». La marque du cyclomoteur ou des vêtements est en soi un instrument de mesure. Conduire un cyclomoteur ou porter des vêtements à la mode n'est pas sans incidence sur l'image du jeune.

Si les jeunes sont soucieux de se grandir, ils ne s'engagent pas sans cesse dans des épreuves. Ils ne sont pas à toute heure du jour et de la nuit, l'arme au pied, prêts à s'engager ou à se frotter aux autres pour s'éprouver ou prouver leurs grandeurs respectives. Ils leur arrivent de « fermer les yeux », de se laisser porter par le quotidien ou plus simplement de refuser l'épreuve. L'épreuve n'est qu'une situation particulière parmi bien d'autres qui peut être acceptée ou refusée. Mais à trop refuser les épreuves, ne risque-t-on pas de se déqualifier en toute occasion ? A l'inverse, si les épreuves visent à se grandir, il est important de ne pas aller trop loin. L'épreuve n'est pas une compétition sans règles où tous les coups seraient permis, où la démesure et la surenchère seraient de mise. Les épreuves sont au contraire très cadrées, contenues dans des limites. Ces limites sont imprécises et fluctuantes dans la mesure où elles évoluent en fonction des situations et des acteurs engagés. Il existe toutefois un « plafond » à ne pas dépasser. Au-delà, le jeune ne se situe plus dans une épreuve conventionnelle. Il est hors-cadre et donc hors-jeu. Son attitude est dépréciée, il est qualifié de « taré », de « cinglé », de « débile »... Il est alors renvoyé à sa singularité.

L'épreuve est nécessairement porteuse de risques. En effet, que serait une épreuve si elle n'était pas l'occasion de se mesurer, d'apprécier sa grandeur ? David Le Breton note justement que « tout acte de création soulève le péril non négligeable d'être mal reçu ou d'être simplement de piètre qualité et de provoquer le jugement défavorable, le désaveu, la moquerie ou l'indifférence. Il met en danger le sentiment d'identité de l'individu qui s'était engagé en toute bonne foi dans l'action. La prise de risques sollicite aussi la question de l'estime de soi, de la réputation personnelle. Elle met à la merci d'une parole, d'un regard, d'un jugement, dans la complaisance des autres, voire de la jalousie ou de la rancœur. Elle expose à l'hypothèse redoutable de la perte de la face. L'univers relationnel au sein duquel baigne l'individu n'est pas une donnée acquise ; il s'entretient, se conquiert, et parfois se brise après une initiative malheureuse ou mal perçue »⁵⁹. Mais c'est bien parce que l'épreuve peut avoir un coût ou présenter un certain risque, qu'elle a un sens. Ces risques sont évidemment de différentes natures. Si le « ridicule ne tue pas », on y est rarement insensible. La chute, l'accident, le rire sarcastique, constituent des sanctions négatives et matérialisent une épreuve perdue. L'épreuve est

⁵⁹ D. Le Breton, *Sociologie du risque*, Paris : PUF, 1995, p.13.

un révélateur, donne à voir la grandeur, parfois insoupçonnée, de celui qui s'engage et accepte de redistribuer « les cartes de la grandeur ». « Le risque est souvent posé comme un éducateur, un révélateur de soi. Se Connaître par l'épreuve de vérité de ces pratiques qui dévoilent en mettant l'homme à nu devant les éléments »⁶⁰. L'homme est ainsi nu devant l'épreuve qui le révèle à lui-même et aux autres. Cependant, les règles du jeu sont largement définies en situation et le résultat peut faire l'objet d'une interprétation ou d'un débat. Les élections américaines nous ont montré que des épreuves très encadrées et très instrumentées peuvent faire l'objet d'un débat pour interpréter les résultats. Ce sont parfois les conditions mêmes de l'épreuve qui sont questionnées. Les citoyens lambda ou les hommes ordinaires ne disposent pas d'un tel arsenal pour se mesurer. Comment apprécier les qualités esthétiques d'un vêtement ou d'un cyclomoteur ? Ce vêtement préfigure-t-il une nouvelle mode ou est-il démodé ? De nouvelles mises à l'épreuve sont souvent nécessaires pour trancher. Dans un *monde industriel*, les choses sont probablement plus claires. La chute ou l'accident sanctionne le « défaut de maîtrise », la perte de contrôle, le manque d'expérience ou la maladresse du pilote. Les rayures, les bosses, les fractures, les brûlures... attestent que l'épreuve a eu lieu et constituent une trace, une preuve, un résultat. Mais ces traces témoignent autant de la maladresse du pilote que de sa capacité à prendre des risques. La prise de risques comprise comme épreuve n'est pas simplement le fait des sociétés post-modernes « désenchantées » où dominerait l'ennui d'une vie douillette et sécurisée ; elle n'est pas un trait de la modernité, comme le soutient David Le Breton, mais elle est peut être un trait de la jeunesse.

⁶⁰ D. Le Breton, *Sociologie du risque* (1995), Art. Cit., p.45.

2.L'habileté et la performance.

S'engager dans les arènes des habiletés.

Lorsque le jeune utilisateur du cyclomoteur acquiert un cyclomoteur neuf, il fait la connaissance d'un « usager raisonnable » qui sent bon la naphtaline réglementaire. Le cyclomoteur, vierge de tout usage, sent le neuf. Le jeune utilisateur du cyclomoteur peut fort bien se glisser dans la peau de cet usager raisonnable. Il laissera son empreinte sur le cyclomoteur sans toutefois détourner les règles inscrites dans le scénario imaginé par le concepteur. Il use (de) l'objet selon les règles définies par le concepteur. Mais généralement, le premier souci du jeune utilisateur du cyclomoteur est de se réapproprier le cyclomoteur, de le transformer, de le singulariser pour qu'il devienne « sa meule », « sa brelle », « son scooter », « son scoot ». La transformation peut prendre différentes formes. Elle est parfois légère et purement esthétique (changer les autocollants, les rétroviseurs, ajouter une béquille latérale...). Elle permettra alors au possesseur du cyclomoteur de se grandir dans un monde de l'opinion, mais n'a pas pour finalité de s'engager dans l'*arène des habiletés techniques*. La transformation peut prendre des formes plus radicales (changer les galets du variateur, la bougie, la pipe du carburateur, la segmentation, le pot d'échappement, les amortisseurs, les jantes et les pneus, installer un kit moteur, couper la jupe du piston...). Dans ce dernier cas, le jeune utilisateur du cyclomoteur cherche à transformer les modalités de pilotage de la machine. Il cherche à détrôner « l'usager raisonnable » et à ré-écrire le script de la machine pour qu'elle s'adapte à l'usage qu'il prétend en faire. Il est important de ne pas confondre détournement de l'objet et transformation. Il peut y avoir détournement, ou catachrèse, sans que le pilote n'effectue de transformation de son cyclomoteur. Ceci n'est pas le propre du jeune utilisateur du cyclomoteur. En effet, René Amalberti⁶¹ observe le même phénomène chez les pilotes d'avion. Inversement, on peut concevoir une transformation du cyclomoteur sans détournement de son usage routier.

Le jeune utilisateur du cyclomoteur peut s'attaquer à l'enveloppe de la *coque*, qui, lorsqu'elle est trop épaisse, limite ses mouvements. Mais ce faisant, il se défait de cette *enveloppe de sécurité*⁶² installée par le concepteur pour le protéger. Cet acte de dépouillement est ainsi une manière d'affirmer

⁶¹ R. Amalberti (1997), Op. Cit.

⁶² M. Relieu et L. Quéré, Mobilité, perception et sécurité dans les espaces publics urbains. Comment se déplacer quand on ne voit plus les choses comme « tout le monde » ?, In M. Ansidei, D. Dubois, D. Fleury et B. Minier, *Les risques urbains. Acteurs systèmes de prévention*, Paris : Anthropos, 1998.

sa compétence et sa maîtrise. « L'engagement d'un homme dans l'arène des habiletés, nous dit N. Dodier, peut le conduire à dépouiller les réseaux techniques de ces objets intermédiaires chargés de surveiller son comportement et de faire obstacle, le cas échéant, à ses mouvements (...). L'objet protecteur (carter, grillage, doubles commandes, menottes...) rappelle qu'un concepteur a assimilé l'opérateur à une classe d'individus aux aptitudes limitées. Faire sauter un protecteur, c'est marquer que l'on détient suffisamment de compétences techniques pour ne pas être traité comme d'autres individus »⁶³. Se défaire de ces *coques* ou de ces protecteurs permet au jeune utilisateur du cyclomoteur d'affirmer sa singularité. Il ne peut être traité comme l'usager raisonnable standardisé inscrit dans la machine. Sa singularité repose précisément sur l'existence d'une maîtrise technique qui lui permet de s'engager dans une épreuve. De la même manière, le renoncement au port du casque, des gants, des vêtements de protection, doit être compris comme un refus de s'alourdir de *coques* supplémentaires qui handicapent le mouvement et témoignent d'un manque de compétences.

Par ailleurs, le dépouillement de la machine et du pilote permet de découvrir des bruits, des odeurs, des sensations nouvelles... Le pilote est en prise directe avec son environnement et sa machine. Il découvre de nouveaux *appuis*⁶⁴ cachés par les éléments de protection. Il sent le souffle du vent, la chaleur du moteur deux-temps, il entend le bruit de la chaîne de transmission, il voit la roue tourner, il sent la machine vibrer... Dépouillés, ce corps et cette machine constituent des capteurs qui permettent au pilote d'être à l'écoute de lui-même, de sa machine et de l'environnement. Les sensations recherchées par l'utilisateur de cyclomoteurs sont proches de celles du skateur⁶⁵ :

« La vibration, c'est comme un reptile ; le skateur, il a une oreille sous les pieds, il a des mains à la place des pieds et une oreille au milieu, tu vois le mutant... Il sent les choses, les vibrations, ça renseigne sur la vitesse, les aspérités du sol⁶⁶.. »

Son corps permet de maintenir l'équilibre de l'unité véhiculaire en mouvement. Le pilote peut alors faire corps avec le cyclomoteur et l'environnement. L'ensemble devient ainsi plus concret au

⁶³ N. Dodier, *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris : Métailié, 1995.

⁶⁴ N. Dodier, Les appuis conventionnels de l'action. Eléments de pragmatique sociologique, in *Réseau* n° 62, pp. 63-85, 1993.

⁶⁵ On notera que dans le monde du cyclomoteur, il n'existe pas de termes communs pour qualifier les utilisateurs de cyclomoteurs équivalents à ceux utilisés dans d'autres univers : ridder, skateur, bickeur... (l'expression « mobeur » est peu utilisée). Le vocabulaire est pourtant assez riche pour qualifier le cyclomoteur. Sur un site internet, des passionnés nous le rappellent : meule, pétrolette, mob, chiotte, creule, brèle.

⁶⁶ C. Calogirou et M. Touché, Des jeunes et la rue : les rapports physiques et sonores des skateurs aux espaces urbains, in *Espaces et sociétés*, n° 90/91, 1997, p. 80.

sens de G. Simondon. Il éprouve physiquement la courbure d'un virage, la vitesse du cyclomoteur, la raideur d'une côte. Il essaie d'aider sa machine qui peine dans la montée, de l'accompagner pour épouser le virage... Écoutons Régis :

« Avec mes pneus, je ne peux pas me pencher autant que les autres. Avec mes pneus taille haute, je suis trop vite rendu au bout. Je vais mettre des jantes plus grandes avec des pneus taille basse. J'ai des jantes de 10 avec des pneus assez hauts. Je vais mettre des jantes de 12 ou 13 avec des pneus plus bas. »

La transformation n'a de sens que si on l'analyse par rapport à une épreuve. Dans le cas présent, Régis et ses amis ont des cyclomoteurs de puissances différentes. Faire la course a donc peu d'intérêt dans la mesure où le vainqueur est connu par avance. La victoire ne repose pas sur les qualités de pilotage mais sur la possession d'un engin performant. Cependant, si l'épreuve se déroule sur un parcours plus exigeant, nécessitant de bonnes aptitudes de pilotage, l'intérêt de la course est relancé car la victoire sanctionne le bon *pilote*, celui qui saura prendre de beaux virages, bien se pencher et ainsi compenser la faiblesse de son engin. Un trajet comportant de nombreux virages devient alors une arène où nos pilotes se mesurent. Si la victoire sanctionne l'excellence du pilotage, les pilotes cherchent parfois à objectiver cette habileté. La route laisse une marque sombre sur la partie du pneu en contact. « Quand tu roules, tu vois les traces de la route sur tes pneus. Ça fait une partie noire ». Lorsqu'on se penche, cette trace se déporte légèrement dans le sens du virage. Si le pilote parvient à faire une trace continue sur l'ensemble du périmètre du pneu, « c'est qu'il s'est bien penché ». Certains pilotes réalisent des *burns*. Ils bloquent la roue avant du cyclomoteur avec le frein et accélèrent. L'accélération permet au cyclomoteur de pivoter autour de la roue avant et de dessiner une marque au sol en forme de cercle. La marque, la « brûlure » laissée par le pneu ou la route permet, là aussi, d'objectiver et de mesurer la qualité de l'engagement. Comme on l'a vu, l'engagement dans une telle arène nécessite parfois des transformations pour adapter la machine.

« J'ai mis des galets plus légers parce ce que ceux qui étaient fournis avec le pot étaient trop lourds. J'ai mis trois légers et trois hyper légers. Comme ça au lieu d'avoir 40 g dans le variateur, je n'ai plus que 6 g ».

Si Max choisit des galets plus légers, c'est bien pour s'engager dans une épreuve avec son ami Régis qui affirme avoir changé son embrayage « pour avoir plus de pêche ». « J'en ai mis un plus léger avec des ressorts plus durs pour qu'il embraye moins vite au démarrage. Il ne patine plus, comme ça, il part mieux ». Il est important que le cyclomoteur démarre rapidement pour s'engager en tête dans le premier virage. L'objet technique incorpore l'environnement, mais aussi l'histoire particulière de ce petit groupe d'amis qui cherchent à se mesurer. Max et Régis donnent ainsi à leur

cyclomoteur un territoire commun, lieu de leur propre histoire et de leurs engagements. Le cyclomoteur neuf est une machine sans territoire et sans histoire. C'est précisément ce travail d'inscription dans une géographie et dans une histoire que réalisent les deux amis. Il existe bien une correspondance entre les galets de l'un et les ressorts de l'autre. Ces jeunes utilisateurs assurent la compatibilité de leurs machines dans une arène et pour un type d'épreuves qui leur permettra de se mesurer mutuellement. C'est bien parce que le cyclomoteur est un « instrument de la grandeur » qu'il convient de l'étalonner » à la situation et aux groupes qui s'engagent dans l'épreuve. Ce n'est qu'à cette condition que les *pilotes* deviennent commensurables et qu'il est possible d'apprécier leur habileté et leurs compétences. Mais l'épreuve n'est pas toujours aussi formalisée et objectivée. En milieu urbain, elle est souvent plus spontanée et déclenchée par l'environnement.

L'arène urbaine.

L'environnement routier constitue l'espace d'une pratique, mais il est aussi un espace à lire et à interpréter. Selon J.J. Gibson, tenant d'une psychologie écologique, le monde visuel est perceptible grâce aux objets qu'il contient⁶⁷. L'environnement offre à l'agent en mouvement des significations directement utiles pour l'action des « disponibilités physiques perceptibles : des *affordances* ». L'*affordance* est « une relation entre un organisme et une façon d'agir appropriés à la fois aux opportunités offertes par l'environnement et au potentiel de l'acteur »⁶⁸. « L'*affordance* d'une situation, ajoute D. Kirsh, est une voie ouverte par la situation elle-même. Un récipient vide appelle son remplissage, une télévision en marche sollicite le regard, un marteau une action de frapper »⁶⁹, de même qu'une boîte à lettres appelle un courrier à poster ou une lettre à écrire... Ainsi, selon M. de Fornel, l'agent et son environnement sont intimement liés. L'agent cherche à détecter de façon active les *affordances* des objets présents dans l'environnement. Mais ce qui rend présent un objet, c'est l'action à faire dans un cadre d'activités. Ce ne sont pas les mêmes *affordances* qui sont mises en jeu selon les cadres d'activités et selon les participants⁷⁰. Ainsi, les *affordances* sont « indexées » à un cadre d'activités. En d'autres termes, une *affordance* ne joue pas toujours un rôle d'embrasseur⁷¹. Comme le langage, les objets comportent donc une part d'incomplétude ; ils ne prennent tout leur sens que replacés dans une situation particulière.

⁶⁷ J.J. Gibson, *The perception of visual world*, Westport, Connecticut : Greenwood Press Publishers, 1950.

⁶⁸ M. Relieu et L. Quéré (1998), Art. Cit.

⁶⁹ D.Kirsh, L'utilisation intelligente de l'espace, in *Raisons pratiques* n° 10, 2000.

⁷⁰ M. de Fornel, Faire parler les objets. Perception, manipulation et qualification des objets dans l'enquête policière, in *Raisons Pratiques* n° 4, pp. 241-265, 1993.

⁷¹ R. Jakobson, 1963.

L'univers urbain est peuplé d'une multitude d'artefacts (panneaux de signalisation, mobilier urbain, façades d'immeubles, enseignes, revêtement des surfaces, automobiles...) et d'humains (les passants, les représentants des services publics...) qui guident, canalisent, orientent, interdisent, favorisent, prennent en charge... nos déplacements dans la ville. Ainsi, le voyageur mobile évolue dans un environnement qui se recompose sans cesse au gré de son propre déplacement et du mouvement des autres humains ou des non-humains auxquels il s'ajuste en permanence. L'univers urbain est profondément dynamique. Les situations traversées ne sont jamais tout à fait identiques. Le mouvement recompose en permanence l'écologie de l'action et met en présence de nouveaux actants, ouvrant ainsi de nouvelles voies d'action. La ville est un espace à lire en permanence.

C'est précisément cette richesse du mouvement qui fait le sel du pilotage en milieu urbain. Les voies ouvertes par les *affordances* créent sans cesse les conditions de nouvelles mises à l'épreuve. Le mouvement des autres *unités véhiculaires* (une voiture qui freine ou tourne brusquement, un piéton qui traverse inopinément la rue...) et des artefacts (feux de signalisation...) élève la rue au rang d'*arène des habilités*. Pour ces raisons, la rue reste un espace relativement incertain et imprévisible. Mais la maîtrise de cette incertitude et cette imprévisibilité permettent de se grandir à ses propres yeux et aux yeux des autres. La performance du pilote repose précisément sur la capacité à lire un espace (des feux stop qui s'allument, le léger ralentissement d'une voiture, le regard déterminé d'un piéton...) et à saisir à la volée des *affordances* pour s'engager ou non, anticiper ou non des actions. Comme l'apprenti-boxeur, le pilote doit apprendre à regarder à travers ses gants ou son casque pour ensuite acquérir le coup d'œil spécifique au pilotage le coup d'œil qui permet aux passants de se frôler sans se télescoper, le coup d'œil qui permet au boxeur de trouver l'ouverture et d'avoir prise sur son adversaire. Ainsi, selon M. Relieu et L. Quéré, « la plupart du temps, il suffit d'un coup d'œil pour identifier la situation, saisir la topologie des lieux, sélectionner les éléments pertinents de l'environnement et établir leur fiabilité pour se donner des repères dans l'espace et orienter sa conduite. Mais ce coup d'œil ne vise pas tant à se représenter fidèlement un environnement et à identifier l'ensemble de ses caractéristiques qu'à guider l'action et le déplacement, déceler des obstacles relativement à un trajet, organiser sa trajectoire, déterminer ses objectifs, percevoir les opportunités, etc. »⁷². Le pilotage en milieu urbain est donc d'abord un apprentissage du regard. En effet, le pilote doit apprendre à voir et à percevoir un monde en mouvement à travers cette coque que constitue le casque. Cet apprentissage passe par une sélection du flux d'informations disponibles, par un appauvrissement de la scène. En effet, à quoi bon mobiliser son attention sur des éléments pauvres en informations ? La perception visuelle est tendue vers l'action. L'œil est couplé à la main, au pied, à l'ensemble du corps qui lui-même lit la route. Ce n'est qu'après cet apprentissage de la perception

⁷² M. Relieu et L. Quéré (1998), Art. Cit.

qu'il pourra prévoir et anticiper le mouvement des autres unités véhiculaires. Ainsi, la situation devient moins incertaine.

L'engagement dans une épreuve sur route ne relève pas systématiquement de l'intention du pilote. La perception visuelle de certains objets, de certaines opportunités peut inviter la pilote à s'engager dans l'action et « mettre en route » des routines. Mais si les objets sont indexés à une situation, ils ne jouent pas le rôle d'*embrayeurs* pour tous les pilotes. Pour qu'ils puissent conduire de manière quasi-automatique le *pilote* dans une épreuve sur route, il faut au préalable que le *pilote* en ait fait l'apprentissage pour intégrer de telles situations dans ses routines. Cependant, lorsque le niveau de l'épreuve se corse, l'intention apparaît nécessaire pour mobiliser des gestes réflexes de plus haut niveau. Le changement de niveau est généralement signalé au pilote par l'apparition d'erreurs de pilotage (ratés ou lapsus) qui l'alertent sur l'évolution de la situation.

L'engagement « corps et âme » sur la route ne nous semble pas complètement contradictoire avec l'usage d'un plan d'action. En effet, « une partie de la planification peut être conçue comme un marquage de l'environnement où la disposition des objets dans l'espace fournit des repères »⁷³. Une partie du plan d'action peut être contrainte écologiquement et perceptuellement⁷⁴ et fonctionner comme un plan in situ. Mais pour que cela soit possible, il est nécessaire que le pilote conserve une certaine maîtrise de la situation (*setting*) et une certaine connaissance de l'environnement (*arena*) dans lequel il s'engage. Ainsi, sur de petites routes, dans des rues peu fréquentées, le déroulement d'un trajet dans le champ visuel peut faire office de plan linéaire. Le trajet borde l'action et les artefacts (mobilier urbain, feux tricolores, panneaux...), les végétaux (arbres, talus...), la topographie de la route ou de la rue (virage, descente...)... servent de repères et de guides. Mais lorsque le pilote s'engage dans une épreuve « en ligne », il veille fréquemment à appauvrir l'environnement. Il choisit son heure (le dimanche parce que la circulation est moins importante), son itinéraire (du lycée à la maison), sa trajectoire (le couloir de bus...) afin de ne conserver que les repères sur lesquels il pourra s'appuyer pour dérouler son « plan de route ».

« J'aime bien la vitesse, tout en restant raisonnable... Des fois, à certaines heures le soir, je rentre par les quais. C'est tranquille, il n'y a personne, je suis sur la ligne de bus et je sais qu'à certains moments, il faudra que je fasse attention. Mais c'est pareil, c'est parce qu'il est 10 heures du soir et que je suis sur la ligne de bus et qu'il y a personne. »

⁷³ B. Conein et E. Jacopin, Les objets dans l'espace. La planification dans l'action, in *Raisons pratiques* n° 4, 1993, pp. 59-84.

⁷⁴ B. Conein, Cognition située et coordination de l'action. La cuisine dans tous ses états, in *Réseaux* n° 43, 1990, pp. 99-110.

Toute intrusion (une voiture...) pourrait le détourner de son intention initiale (faire de la vitesse) et être un danger potentiel. En effet, tout son corps est tendu vers cet objectif (position couchée, poignet cassé sur la poignée de gaz...), toute son attention est focalisée sur la lecture du plan qui défile... La moindre intrusion l'obligera à « changer de régime » pour faire un « plan de sauvetage » en urgence et à reprendre en main son corps concentré. Autant dire que l'opération est extrêmement périlleuse. Écoutons ce garçon en classe terminale :

« Sur les quais, entre les bus et les voitures, je slalome. D'ici à chez moi, il y a cinq ronds-points, donc on s'habitue à prendre des risques. On regarde le compteur : « ah, j'ai battu mon record à ce rond-point là ! ». En ville, il n'y a personne le samedi matin vers 8h30 – 8h45, je mets le chronomètre en marche. J'ai un record à battre : 9 minutes 23 secondes. Je prends un maximum de risques. »

3. L'esthétique des choses.

Personnaliser son cyclomoteur.

L'épreuve ne repose pas simplement sur des principes issus d'un *monde industriel*. En effet, les jeunes utilisateurs du cyclomoteur sont très sensibles à l'aspect esthétique de l'engin. Il est important que leur cyclomoteur ait un « beau look », une « bonne tête » ou une « belle gueule ». La possession d'un cyclomoteur de « vieux », de « pépé » ou de fille décline très rapidement le jeune utilisateur soucieux de se grandir dans un monde de l'opinion. Ainsi, « les formes arrondies, ça fait un peu fille. Ça fait un peu enfant. On dirait que c'est plus adapté pour ceux qui vont avoir leur premier scooter ». La « douceur » des lignes renvoie à un univers qui n'est pas celui de la plupart des adolescents qui y voient une dénégation de leur identité masculine et de leurs compétences. Les garçons auront pris la précaution de choisir des cyclomoteurs « de mecs » aux formes plus « agressives » et aux noms évocateurs (Typhoon, Booster, Speedfight...). Le look est déjà une invitation à s'engager dans une épreuve. Le cyclomoteur racé, agressif, lance un défi à la cantonade. Ainsi ces deux sœurs, propriétaires de machines très à la mode chez les garçons remarquent :

« On a été obligé de faire débrider nos scooters, parce que tout le monde nous regardait. Les mecs, tu les voyais quand ils étaient au feu, ils faisaient Vram, Vram, prêts à faire la course. »

Les qualités esthétiques du cyclomoteur rejaillissent directement sur le jeune utilisateur qui en tire un bénéfice et un capital de sympathie. Si le choix du cyclomoteur est essentiel, il ne peut cependant suffire à assoire l'image du jeune utilisateur aux yeux des autres. Le modèle de série, quelles que soient ses qualités esthétiques, souffre de cette trop grande conformité qui rappelle sans cesse ses origines. Très vite, le pilote cherche à singulariser, à « personnaliser » cette machine standard. Les opérations de transformation peuvent être légères et anodines : enlever ou ajouter des autocollants (stickers), « fumer » les clignotants avec du noir de bougie ou un marqueur, enlever les pédales, les catadioptrés ou les bavettes, ajouter « une casquette » sur le phare avant, des bouchons de valves chromés en forme de piston ou d'obus, des bandes autocollantes, peindre la cloche du variateur, etc. Le résultat est plus ou moins heureux et met en avant le savoir-faire ou l'incompétence du bricoleur. Certains constructeurs offrent une large gamme d'accessoires divers facilitant ce travail de réappropriation et de personnalisation de la machine. Certaines opérations peuvent être plus lourdes et demandent parfois le concours de professionnels : refaire une peinture au couleur d'un champion de moto... Les magazines spécialisés sont remplis de ces cyclomoteurs d'exception « tunés »,

« customisés » dont on affiche, telle une pin-up dénudée, le poster sur les murs de sa chambre. Mais ces cyclomoteurs personnalisés autour d'un « thème » (highlander...) sont rares et réservés à une « élite » entourée de professionnels. Le plus souvent, le jeune utilisateur « fait avec les moyens du bord », moyens qui sont à la hauteur de la modestie de ses revenus.

« La bavette, il faut que je l'enlève cet été. L'hiver on en a besoin. Mais pour le look, ça fait pas terrible, c'est d'origine ! Il faut personnaliser le truc. Parce que moi mes copains, ils sont cinq à avoir des Boosters. Le mien, il est pas pareil. Il a des feux teintés. On le reconnaît, parce que les autres sont tous pareils avec leur béquille centrale. »

Au-delà de l'aspect esthétique, l'enjeu est bien de se reconnaître et se distinguer. De se reconnaître comme membre d'un groupe, voire d'une génération : la catégorie des jeunes que l'on contribue à construire en affirmant lui appartenir. Il faut pouvoir se distinguer, être soi-même en personne parmi tous ses copains, parmi tous ces jeunes. Mais lorsque l'épreuve est perdue d'avance parce que le cyclomoteur ressemble plus à un « char d'assaut » ou à une « mobyette de pépé », le pilote se désengage de l'épreuve. Il marque une grande indifférence vis-à-vis de son engin qu'il abandonne à sa « laideur ». L'épreuve s'épuise faute de combattants. Lorsque les compétiteurs ne « boxent pas dans la même catégorie », l'épreuve n'a pas de sens et donc prend de la valeur : « A vaincre sans péril, on triomphe sans gloire ».

L'esthétique concrète.

Les qualités esthétiques n'appartiennent pas en propre à la machine. Le pilote et le cyclomoteur forment un ensemble qui, lors du pilotage, offre un espace d'expression esthétique. *L'unité véhiculaire* en mouvement est l'objet d'un jugement qui ne peut être réduit à la dimension performantielle du geste. Le sentiment du beau peut naître de la dimension *concrète* de *l'unité véhiculaire*. Ainsi, selon Damien, « un scooter c'est mieux. C'est plus esthétique, c'est plus beau. Sur un scooter, tu as les carénages, les clignotants. Avec une mobyette, il faut mettre le bras pour tourner. C'est pas terrible, ça fait cycliste ». Sébastien observe, quant à lui, qu'« une mobyette, c'est juste un vélomoteur, il n'y a rien dessus ». Il ajoute qu'un scooter, « c'est plus confortable, on est mieux assis, on est moins plié que sur une mobyette ». Par ailleurs, la « mobyette » n'offre pas la même qualité de freinage. Sébastien est parfois obligé de « freiner avec les pieds ». Le corps se déploie pour compenser l'absence ou la faiblesse des organes mécaniques. C'est la semelle de la chaussure qui absorbe la chaleur libérée par le frottement. La jambe est un appendice de l'engin qui ne parvient pas à gérer ses propres effets. De ce point de vue, ce n'est plus l'objet qui absorbe le choc, mais le corps. Le bras déplié compense l'absence de clignotant. Mais en déléguant cette tâche à l'utilisateur, le concepteur diminue le niveau de concrétisation de l'ensemble moins compact. Par ailleurs, lorsqu'il tend le bras,

le pilote ne peut pleinement s'investir dans la négociation du virage. Le beau naît de ce sentiment de faire corps avec la machine, de constituer un ensemble intégré. En cachant une partie du corps, les carénages du scooter renforcent ce sentiment et offrent un espace qu'il est possible de personnaliser. Le scooter propose une surface d'expression plus importante que le cyclomoteur classique équipé de simples carters pour cacher le moteur. Tendre le bras renvoie le pilote à une classe d'usagers de la route à laquelle il appartenait, il y a encore peu de temps, et dont il souhaite se démarquer. Ainsi, certains utilisateurs s'amusent à parodier le cycliste en position de danseuse, debout sur les pédales, ce cycliste tout en muscles qui tente d'arracher le vélo à la route. Il se déploie ainsi pour s'ajuster à un environnement qui veut le mettre par terre. L'abstraction de l'unité véhiculaire est mieux acceptée lorsqu'elle permet d'établir un parallèle avec des machines valorisées : une moto par exemple. Certains jeunes utilisateurs du cyclomoteur sont peu sensibles à cette dimension esthétique. Ils privilégient au contraire le corps à corps avec la machine. L'important, c'est d'abord d'éprouver le mouvement des différents organes mécaniques. Le plaisir du toucher compense la faiblesse de l'esthétique.

L'esthétique classique.

La grandeur esthétique d'un cyclomoteur ne repose pas simplement sur la beauté des peintures et des chromes. La forme, la couleur, la texture... des organes mécaniques n'est pas sans importance. Les pots d'échappement à l'aspect brut et irisé de reflets bleutés semblent tout droit sortis de l'ancre du forgeron. Certaines pièces – comme certains outils dans les magasins de bricolage – ont le privilège d'être présentées dans de petites vitrines. Au-delà de la beauté esthétique, c'est la qualité du travail, la finesse du geste qui est mise en avant et mise en scène. Le travail bien fait se donne à voir et s'expose. Cette beauté technique est généralement inaccessible au profane qui ne saura pas voir cette expérience déposée dans la matière et les possibilités qu'elle offre à l'usage. Le romancier américain Robert Pirsig établit une distinction subtile entre esthétique romantique et esthétique classique. L'esthétique romantique renvoie au beau tel que nous l'entendons dans le sens commun (une belle voiture, un beau paysage...). L'esthétique classique est d'une autre nature.

« Montrez un moteur ou un schéma électronique à un romantique, il ne marquera guère d'intérêt. Il ne voit que la réalité superficielle : des listes complexes et ennuyeuses de termes obscurs. Mais le schéma fascinera un esprit classique, qui percevra sous les lignes, les formes et les symboles, une richesse étonnante de structures internes (...). Quoique l'esprit classique entraîne souvent une certaine laideur superficielle, cette laideur ne lui est pas inhérente (...). Le style classique est direct, sans fioritures, sans émotions inutiles, et soigneusement proportionné. Il ne s'adresse pas au sentiment. Il a pour but de

faire naître l'ordre à partir du chaos, et de rendre l'inconnu connaissable (...) Sa valeur se mesure à la rigueur avec laquelle ce contrôle est maintenu⁷⁵. »

L'esthétique classique va au-delà des exemples présentés plus haut. Le pot d'échappement ou l'objet en vitrine est encore soucieux d'être beau. De ce point de vue, il reste romantique. L'esthétique classique renvoie à un *monde industriel* où la beauté émerge de l'harmonie de l'être technique ou de la technicité des éléments qui le composent⁷⁶. Cette esthétique est muette pour la plupart des observateurs qui éprouvent l'objet depuis des principes d'équivalence issus d'un monde d'opinions.

Le cyclomoteur outrageusement « trafiqué » « n'a l'air de rien », il est « monstrueux » et laisse planer un doute quant à la probité de l'utilisateur si peu soucieux de respecter des critères élémentaires esthétiques (romantiques). Par extension, « la laideur » de l'engin semble mettre en question la capacité de l'utilisateur à respecter des règles communes. En effet, les utilisateurs sont généralement à la recherche d'un point d'équilibre qui leur permet de disposer d'un cyclomoteur ayant un « bon look » et de bonnes performances. De ce point de vue, la fragilité du carénage susceptible d'être abîmé lors d'une chute constitue un garde-fou qui limite l'engagement sur la route. L'utilisateur du cyclomoteur « monstrueux » semble faire peu de cas du regard des autres et accorde peu d'importance au look de sa machine. Ce cyclomoteur « tout trafiqué » n'aurait-il donc pas de prix pour ce pilote ?

⁷⁵ R. Pirsig, Op. Cit., p. 81.

⁷⁶ G. Simondon (1989), Op. Cit.

Chapitre 4

La domestication des cyclomoteurs.

La transformation des cyclomoteurs n'a de sens que si l'on prend en compte l'existence d'épreuves. En effet, les jeunes utilisateurs de cyclomoteurs transforment leurs cyclomoteurs pour se grandir aux yeux des autres ou à leurs propres yeux. Mais l'engagement dans une épreuve, la concrétisation de l'*unité véhiculaire* trouve rapidement ses limites dans la définition même du scénario inscrit dans le cyclomoteur. Il faut alors aller plus loin et mettre en question les prescriptions d'usage définies par le constructeur. Le jeune utilisateur du cyclomoteur ouvre ou fait ouvrir par des professionnels cette boîte noire pour modifier les performances de son engin. Les *pilotes* ont des compétences mécaniques très inégales. Il est très fréquent qu'ils fassent appel aux professionnels qui se chargent de débrider leur cyclomoteur ou de rattraper les erreurs commises par un bricoleur peu compétent. Parmi les amoureux des machines, nous distinguerons : les bricoleurs, les préparateurs et les collectionneurs.

1. Le « bricoleur ».

Les transformations de cyclomoteurs sont aussi diverses que peuvent l'être les modes de vie et les univers sociaux des jeunes pilotes. Cependant, par-delà cette diversité des manières de vivre et des manières de faire, il est possible de repérer des figures dominantes. Le « bricoleur » est l'une de celles-là. Deux traits saillants distinguent le bricoleur des autres utilisateurs de cyclomoteurs. Le bricoleur « fait avec ce qu'il a sous la main » en mobilisant des objets « gardés au cas où ». Il a peu recours à des supports graphiques (plans, schémas techniques) ou à des « livres de recettes » (revues techniques) pour transformer son cyclomoteur. Il se laisse largement guider par les objets disponibles qui orientent son projet.

Faire avec « ce que l'on a sous la main ».

De manière générale, la transformation des cyclomoteurs est d'abord un art de l'assemblage d'éléments de différentes origines. Le jeune pilote tente de faire tenir ensemble des pièces neuves ou d'occasion pour constituer un être technique revisité. Ces pièces ou ces éléments divers (boulons, ampoules, fils électriques, joints...), il peut les avoir stockés « au cas où » dans sa chambre, dans le garage, au fond du jardin ou dans la cave du domicile parental. Axel demande conseil à son magazine préféré :

« J'ai monté un Sha de 15 sur mon Vogue LM que j'ai fixé avec du fil de fer... et je roule au 6 %. Qu'en pensez-vous ? »

« Mon cher Axel, il n'est pas du tout normal que ton carbu tienne avec du fil de fer !⁷⁷ »

Le bricoleur sait pouvoir trouver un ressort, un gicleur, un bout de fil de fer dans son bric-à-brac dont il fait régulièrement l'inventaire. Il organise ainsi autour de lui un monde qui reste à sa portée dans la mesure où il en est le créateur.

« Tu récupères une petite lumière parce que, tiens, on va monter un truc sur le machin. C'était le vaisseau spatial. Il y avait toujours quelque chose qui pouvait le modifier. Tout pouvait servir dans la récupération. Même un bout de ferraille, un bout de fil, ça pouvait permettre de faire un cache et de nouvelles formes de carrosserie. La moindre boule de papier te sert. C'était en fonction du matos. On n'allait pas à « tuningland ». J'ai eu plusieurs pare-chocs, plusieurs compteurs, ça pouvait toujours servir ».

Le stock disponible n'est pas simplement une ressource au service d'un projet. Les objets « autour de nous comme une société muette et immobile »⁷⁸ peuvent largement orienter ce projet. En effet, les objets, pièces ou éléments, retrouvés par hasard aux détours d'une autre action peuvent faire jaillir une idée qui réoriente le projet initial. De ce point de vue, les opérations de transformation du cyclomoteur relèvent le plus souvent du *bricolage*.

« Le bricoleur est apte à exécuter un grand nombre de tâches diversifiées ; mais à la différence de l'ingénieur, il ne subordonne pas chacune d'elles à l'obtention de matières premières et d'outils conçus et procurés à la mesure de son projet : son univers est clos, et la règle de son jeu est de toujours s'arranger avec les « moyens du bord », c'est-à-dire un ensemble à chaque instant fini d'outils et de matériaux, hétéroclites au surplus, parce que la composition de l'ensemble n'est pas en relation avec le projet du moment, ni d'ailleurs avec aucun projet particulier, mais est le résultat contingent de toutes les occasions qui se sont présentées de renouveler ou d'enrichir le stock, ou de l'entretenir avec les résidus de constructions et de destructions antérieures.⁷⁹ »

Ainsi, l'histoire du stock et le hasard de la rencontre orientent fortement l'œuvre qui verra le jour dans les mains du bricoleur. Bricoler, c'est se laisser porter par les opportunités offertes par les

⁷⁷ MobChop, le courrier des lecteurs.

⁷⁸ M. Halbwachs, 1950, p. 132.

⁷⁹ C. Lévi-Strauss, *La pensée sauvage*, Paris : Plan, 1962, p. 31. Si la distinction (bricoleur - ingénieur) opérée par C. Lévi-strauss présente des vertus heuristiques, on peut cependant s'interroger sur sa pertinence (voir notamment J. Goody, *La Raison graphique. La domestication de l'écriture*, Paris : Minuit).

objets, c'est saisir des *modes d'emploi*⁸⁰ inscrits dans l'objet que redécouvrir la main ou le regard. Le bricoleur entame ainsi un dialogue avec ses objets. La succession des rencontres et des opportunités peut donner un aspect étrange au cyclomoteur devenu vaisseau spatial. Ce cyclomoteur n'est pas le résultat d'un projet d'ensemble dessiné en amont de la transformation, il est le produit de diverses rencontres avec des objets anodins. Ces rencontres appartiennent à l'histoire singulière du jeune bricoleur. Si le cyclomoteur peut être comparé à un vaisseau spatial, il n'a pourtant rien de futuriste. La métaphore évoque plus simplement l'étrangeté de l'engin qui n'appartient plus à un monde conventionnel mais à l'univers particulier du bricoleur. « Sans jamais remplir son projet, le bricoleur y met toujours quelque chose de soi »⁸¹, des bribes et des morceaux de société nous dit Claude Lévi-Strauss. Ainsi, la chose bricolée acquiert une certaine épaisseur, une certaine humanité. En effet, le bricoleur, en « domestiquant » la machine, y dépose un peu de lui-même. En ce sens, le bricolage peut aussi être saisi comme une action qui tend à distribuer sa propre personne dans un univers devenu familier. Le bricoleur n'agit pas simplement sur des objets qui lui sont extérieurs, il se transforme en transformant et en incorporant ces objets. Il se bricole sa propre identité en détournant le scénario inscrit dans la machine et en s'affranchissant d'un constructeur qui avait la prétention de le définir. En bricolant, le jeune pilote met en question le projet d'un constructeur qui, à travers l'objet, lui proposait un monde dans lequel vivre et bien « se conduire ». Ainsi, grandir, se transformer pour devenir adulte relève largement du bricolage, bricolage sur soi en se mettant à l'épreuve, en faisant différentes expériences et en réalisant l'inventaire des possibles pour devenir soi-même en personne.

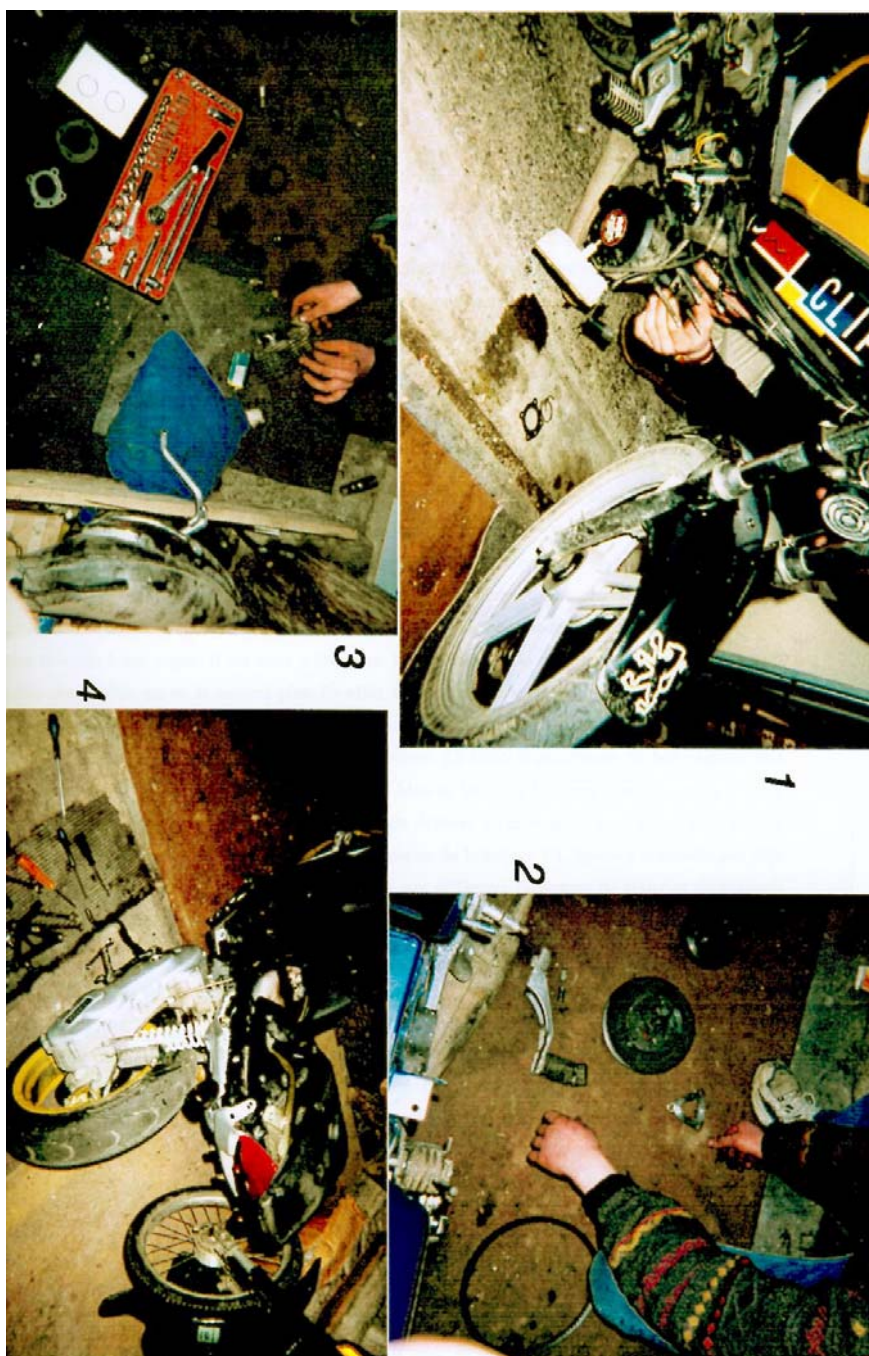
Le jeune bricoleur peut trouver chez les revendeurs de deux-roues des ressources inespérées. Parfois vêtu d'une blouse de magasinier, le revendeur affirme ainsi sa proximité avec un monde d'objets classés, inventoriés, un trésor dont il a la clé. Véritable caverne d'Ali baba, la boutique du concessionnaire attire la convoitise des jeunes soucieux d'améliorer les performances ou l'esthétique de leur engin. De ce point de vue, la boutique spécialisée constitue un stock disponible dont le jeune pilote fait, des yeux, l'inventaire. Si notre pilote recourt à un tiers, il n'en reste pas moins *bricoleur*. En effet, les objets disponibles, stockés, rangés, présentés par des professionnels orientent très largement un projet parfois peu ou mal défini. Le bricoleur assemble des éléments dans l'espoir d'aller plus vite. C'est par exemple un pot d'échappement en vitrine qui lance une invite au jeune bricoleur et oriente son projet. C'est ensuite un carburateur, un filtre à air, un variateur qui fait de l'œil à notre bricoleur sensible aux performances virtuelles de ces pièces et à leur qualité esthétique.

⁸⁰ G. Gagnepain

⁸¹ p. 35.

Légende

Dans la pénombre d'un garage, Max et les autres bricolent leur cyclomoteur. (Photo 1) Au sol, on aperçoit un joint de culasse et des segments. (Photo 2) Au sol, le bricoleur reproduit un plan de montage avec les objets. (Photo 3) Sous les segments démontés, le bricoleur a glissé une feuille de papier pour ne « pas perdre de vue » les segments de la même couleur que le sol et le couvercle de la boîte de douilles. (Photo 4) Au sol, le bricoleur a posé un bout de moquette qui lui sert de plan de travail (Photos de Roger Pyrka).



« J'ai un Zenith avec un pot Gianneli black gun, un carbu 17.5 Dell'orto et j'ai mis un vario Malossi avec un ressort de poussée blanc et des galets 8.2g fournis avec. Mais le problème est que le scooter va moins vite et a un trou d'air au départ. Que puis je faire ?⁸² »

Mais la transformation du cyclomoteur constitue fréquemment une mise en question de l'être technique. La démarche du jeune bricoleur consiste fréquemment à remplacer des éléments de son cyclomoteur pour « mettre plus gros ». Ainsi, il change le pot d'échappement, le variateur ou les galets, la pipe du carburateur, les gicleurs, la bougie... pour gagner de la vitesse (l'allonge) ou de l'accélération (la patate). Mais le plus souvent, le jeune bricoleur tient peu compte de la cohérence interne de l'ensemble. Le cyclomoteur est alors formé d'un ensemble de pièces hétéroclites, mal réglées et mal adaptées les unes aux autres qui perturbent son fonctionnement. En substituant des éléments d'origine à d'autres éléments, il fait de son cyclomoteur un être plus abstrait qui perd en cohérence. Si les effets recherchés sont au rendez-vous, la machine, « en lutte avec elle-même », ne peut cependant s'affranchir du garage. La transformation du cyclomoteur entraîne fréquemment le jeune bricoleur dans une spirale qu'il ne maîtrise pas complètement. Les premières transformations approximatives le conduisent à réaliser de nouvelles opérations pour tenter de redonner une dimension plus *concrète* à son engin. Il est alors « pris dans l'engrenage ». De ces premières expériences peut naître une passion qui ne le quittera plus. En effet, le bricolage peut devenir une fin en soi. La course permet alors de mesurer les qualités des transformations réalisées. Elle est une épreuve qui ne mesure pas tant les qualités du *pilote* mais celles du bricoleur. La victoire sanctionne un bon réglage, une transformation réussie. Ainsi, Sébastien, Mathias, Max et les amis font une « petite course » après avoir changé les galets du variateur ou réglé la vis de richesse du carburateur pour « voir si ça change quelque chose ». Mais à ce stade, peut-on encore parler de bricolage ? L'épreuve n'est-elle pas déjà une compétition ? En effet, la compétition permet aux différents fabricants de tester et de préparer leurs produits.

Une mémoire en graphique.

Rares sont les jeunes qui disposent d'une bonne connaissance technique et d'une claire représentation de la dynamique d'un moteur à combustion interne. Progressivement, par erreurs successives, par expérimentations, en feuilletant des magazines spécialisés, en consultant des sites internet ou en écoutant les conseils d'un grand frère, le jeune bricoleur découvre, apprend la mécanique et se familiarise avec son engin. Ce savoir reste cependant limité et émietté lorsqu'un enseignement scolaire

⁸² Site interne WWW. Multimania. com

technique n'est pas venu le compléter. Par ailleurs, cet intérêt peut retomber dès que l'utilisateur de cyclomoteur peut s'offrir une voiture ou une moto puissante.

« Un simple spectateur ne verra que l'effort physique accompli par le mécanicien, et il s'imagine que la réparation est une question de muscles. Mais ce n'en est là que l'aspect le plus sommaire. L'essentiel, c'est, de loin, l'observation attentive et la réflexion rigoureuse. Voilà pourquoi les mécaniciens semblent si taciturnes, si renfermés, quand ils s'affairent sur un moteur. Ils n'aiment pas qu'on leur parle, parce qu'ils se concentrent sur des images mentales, sur des enchaînements d'idées. L'expérience qu'ils sont en train de mener fait partie d'un programme, dont le but est d'accroître leur connaissance de la moto en question et de la comparer à la motocyclette idéale qu'ils ont dans l'esprit. Ce qu'ils contemplent, c'est toujours la structure interne »⁸³.

Si les jeunes bricoleurs réalisent des enchaînements d'idées, élaborent des hypothèses pour faire un diagnostic, le plus souvent, ils ne disposent pas d'une « moto idéale » qui puisse leur servir de référence. Ils sont face à l'objet et ne peuvent s'abstraire de la situation présente. En ce sens, ils sont aux prises et prisonniers de « la machine en question » et ne peuvent s'engager dans un régime de compréhension. Ils ne peuvent effectuer ces allers-retours entre les plis inscrits dans la matière, que le corps éprouve, et des repères conventionnels communs acquis plus tôt. « La prise, c'est précisément ce qui permet de maintenir la relation entre des repères et des plis »⁸⁴. Mais pour saisir ces prises, il faut pouvoir s'engager dans un régime de compréhension, c'est-à-dire ne pas céder à l'emprise des objets et placer ceux-ci à distance (objectivation). Il faut pouvoir évoluer dans cet entre-deux pour saisir à la fois les plis de la matière et les repères conventionnels et sans cesse passer de l'un à l'autre. C'est dans ce mouvement, ces allers-retours que se construit l'expertise et se reconnaît le professionnel. Il manque aux jeunes bricoleurs des plans, des schémas de montage, des coupes, des vues éclatées stockés en mémoire. Le plus souvent, ils ne connaissent le cyclomoteur qu'à travers l'expérience directe et corporelle qu'ils en ont. Ils ne disposent, ni en mémoire, ni en bibliothèque, de ces représentations, de ces traductions qui permettraient de placer hors d'eux-mêmes ce cyclomoteur. Lorsqu'ils parviennent à maîtriser de telles représentations, un pas considérable est alors franchi. Un dialogue devient possible entre des plis saisis par le corps en situation et des références plus stables et plus lointaines. L'apparition de supports graphiques modifie l'approche de la machine, elle ouvre des possibilités nouvelles à l'expérience scientifique. Le graphique permet le retour à un espace bi-dimensionnel, sorte de mise à plat de la structure de la machine. De ce point de vue, il donne à voir ce qui est insaisissable à l'œil et au toucher : les petits canaux, les circuits par lesquels circulent l'air, l'essence, les gaz, l'électricité, etc. Si les vues éclatées et les schémas de montage permettent de saisir et conserver en mémoire l'agencement de pièces, les dessins en coupe ont davantage pour vocation de

⁸³ R. Pirisg, Op. Cit., p. 121.

⁸⁴ C. Bessy et F. Chateauraynaud (1995), Op. Cit., p. 235.

décrire le mode de fonctionnement d'un organe ou d'une pièce. Ces derniers sont une porte ouverte pour pénétrer et comprendre l'être technique. Le graphique n'est pas une représentation d'une réalité matérialisée par la machine, pas plus que l'écrit n'est le simple enregistrement sur papier de la parole. Jacques Goody a bien montré que l'écrit permet de découper et d'abstraire des éléments, de classer les mots en listes ou en tableaux, d'établir des typologies durables, bref de construire un ordre différent.

« Certains problèmes, trop compliqués pour le sens commun, ne peuvent être résolus que grâce à de longues chaînes de raisonnement tant inductifs que déductifs : on va de la machine qu'il faut observer à l'organisation interne de cette machine telle que les manuels la décrivent⁸⁵. »

Le recours à la pratique graphique ouvre sur un autre mode de penser et offre une mémoire, capital d'expériences que l'utilisateur de cyclomoteur pourra se réapproprier. Ainsi, il n'a plus à refaire l'ensemble des expériences déjà réalisées par ses prédécesseurs, il accède déjà à un savoir constitué qui lui offre une grille de lecture de la situation.

La poésie technique.

Selon Claude Lévi-Strauss⁸⁶, le bricolage a quelque chose à voir avec la pensée mythique. Le bricolage serait à la pratique ce que le mythe est aux idées. La pensée mythique « bâtit ses palais idéologiques avec les gravats d'un discours social ancien »⁸⁷. Elle assemble des éléments hétéroclites, comme le fait le facteur Cheval lorsqu'il construisait son palais fait de bric et de broc. De ce point de vue, le bricolage a quelque chose de mythopoétique. Brut ou naïf, il semble renvoyer à l'œuvre d'art.

Cette dimension poétique, on la découvre à différents niveaux. Elle est dans le nom des éléments que le bricoleur assemble. Il n'assemble pas simplement des pièces bout à bout, il enchaîne aussi des mots qui composent une petite musique. D'un certain point de vue, il existe une analogie entre la manière de bricoler, en assemblant des pièces sans tenir compte véritablement de la dimension *concrète* de la machine, et de parler, en assemblant le nom de ces pièces. La grammaire du bricolage et la grammaire du « parler cyclomoteur » sont relativement comparables. Le charme repose largement sur l'emploi du nom des éléments, le plus souvent d'origine italienne (Dell'orto, Malossi, Polini...), et des modèles (Booster Next generation, Trekker, Stalker, Runner, etc.) . Ces marques renvoient à un univers, largement structuré par les messages publicitaires, de la glisse urbaine, du jeu vidéo, du cinéma, de la musique, etc. Il est important de parler des différents éléments qui composent le

⁸⁵ C. Lévi-strauss (1962), Op. Cit., p. 117.

⁸⁶ C. Lévi-strauss (1962), Op. Cit.

⁸⁷ C. Lévi-strauss (1962), Op. Cit., p. 36.

cyclomoteur. La maîtrise de cet univers ne repose pas nécessairement sur la possession effective des éléments qui le composent. Le nom de la marque ou du modèle renvoie fréquemment à la performance de l'engin. Ce ne sont pas simplement des marques qui sont enchaînées dans ce qui peut prendre la forme d'une épreuve langagière, ce sont aussi des poids, des tailles, des matières, des propriétés techniques. Ainsi, un carburateur de petite taille et relativement ancien devient : « un carbu de 12 de la guerre de 14 ». L'identité d'un scooter peut se résumer par un alignement de marques :

« Salut, je m'appelle Bertrand, j'ai un Booster Rocket, j'ai un kit Polini Corsa, un pot for race, un vario Polini, un correcteur de couple Polini, un embrayage Polini, un carbu 24 Mikuni (boisseau plat) avec pipe Top⁸⁸. »

Le locuteur peut ainsi se griser lors d'épreuves où la surenchère est fréquente. De ce point de vue, la technique de l'entretien collectif en face-à-face présente d'évidentes limites ou un intérêt inattendu. Autour d'une table et de prospectus présentant les différentes marques et modèles de cyclomoteurs, il n'est pas rare que les jeunes très en verve rivalisent pour se grandir aux yeux du sociologue. Le lieu de l'entretien devient une arène où il est important de disposer d'un large répertoire de connaissances pour se grandir. Ces connaissances ne sont pas toujours techniques, la connaissance fine des produits peut suffire à emporter la sympathie des autres pour qui cet univers est moins familier. Mais si cette connaissance du marché du cyclomoteur et des produits homologués se double d'une connaissance technique, les différents interlocuteurs se taisent progressivement pour laisser la parole au « spécialiste ».

⁸⁸ Site internet : WWW.Multimania.com

2. « Le préparateur ».

Le jeune utilisateur du cyclomoteur cesse d'être un *bricoleur* lorsqu'il maîtrise les principes de fonctionnement du moteur deux-temps, lorsqu'il parvient à saisir la cohérence interne de l'ensemble⁸⁹. Les différents éléments ne sont plus alors dissociés, mais au contraire saisis dans leurs relations mutuelles. La maîtrise des principes de concrétisation du moteur ouvre de nouveaux espaces. Il est alors possible de faire jouer les différents éléments entre eux pour trouver de nouveaux équilibres et parfaire les performances de l'engin. Mais « tous les éléments du moteur doivent être étudiés pour fonctionner ensemble : carburateur, échappement, résistance des pièces mécaniques, etc. »⁹⁰. On ne parlera plus alors de bricolage, moins encore de bidouillage, mais de préparation lorsque cette maîtrise atteint un certain degré. Le bricoleur et le préparateur constituent les deux extrêmes d'un large spectre. Il existe entre les deux des espaces intermédiaires qu'occupent nombre de jeunes. En effet, sans être préparateurs, ils disposent parfois d'un ensemble de connaissances théoriques et d'une expérience qui leur permettent de rechercher cet équilibre. Ces profils intermédiaires, que nous appellerons bricoleurs avertis, se laissent découvrir dans les colonnes des magazines spécialisés à la rubrique « courrier des lecteurs ». Sans être des « pros de la mécanique », un certain nombre d'entre eux ont dépassé le stade de l'assemblage d'éléments. Ils sont parfois en mesure de dispenser quelques conseils et de proposer quelques schémas techniques dessinés de leurs mains dans les rubriques « trucs et astuces » de ces magazines ou sur un « site perso ».

⁸⁹ « On peut dissocier en trois parties le moteur deux temps : le bas-moteur (ou carter pompe) – le haut-moteur et l'échappement. Ces trois parties ont une interaction et c'est l'équilibre entre tous ces éléments qui rend le moteur performant (...) Les gaz brûlés se détendent dans le pot. Pendant cette phase d'échappement se produit simultanément le transfert de gaz frais du carter moteur au-dessus du piston. C'est le moment critique du deux temps. En effet, les gaz frais remontent au-dessus du piston pendant l'ouverture de la lumière d'échappement. Il y a risque de voir une partie des gaz frais s'échapper avec les gaz brûlés. Pour pallier ce problème, le pot d'échappement a des formes très particulières (...) Lorsque les gaz d'échappements se détendent dans le pot, il se crée tout d'abord une onde de dépression, cette onde participe à l'extraction des gaz brûlés. Cette onde sera réfléchiée par le contre cône et retournera vers le cylindre refouler les gaz frais sortis avec les gaz brûlés dans le cylindre » (Site internet : WWW. Multimania.com).

⁹⁰ Site internet : WWW. Multimania.com

Légende.

On croirait ces hommes et ces machines sortis d'un film de Mad Max. Nous sommes sur un campus paisible, un matin de mai, à quelques minutes du départ de la course organisée par l'INSA (Rock & Solex). Les machines très *abstraites* (G. Simondon) et les hommes sont gonflés à bloc, prêts à en découdre dans cette épreuve qui associe le sérieux de la compétition et l'humour des potaches.



Le choix de l'épreuve.

Les préparateurs et le bricoleur averti savent que lors de la transformation, on ne peut « gagner sur tous les tableaux ». Il faut faire des choix entre couple ou puissance, « allonge » ou « patate », galets légers ou galets lourds, ressorts d'embrayages durs ou mous, transmission longue ou courte, etc.⁹¹. Le choix réalisé nous renvoie ainsi à la nature et au lieu de l'épreuve. « Tu ne peux pas tout avoir » assure Max. « Le réglage parfait, ça n'existe pas. Ça dépend de ce que tu veux faire avec ton scooter » poursuit Mathias. En effet, choisir des galets lourds ou légers n'a de sens que dans la perspective d'une épreuve. Cette épreuve est indissociable d'un environnement naturel, d'un territoire singulier qui constitue le monde du pilote. Le bricoleur intègre très vite ces données du problème, mais il aura plus de difficultés à les traduire techniquement. Écoutons ce jeune lecteur qui souhaite changer la couronne de son cyclomoteur :

« Je dois changer ma couronne, mais avant de la changer, je voudrais vous demander quelle est la meilleure démultiplication sachant que j'habite dans une région assez plate mais avec quelques collines. Je voudrais aussi savoir comment faire pour gagner quelques kilomètres/heure. Ne me dites pas de me coucher plus sur ma mob, car c'est un truc que l'on fait toujours sans qu'on nous le dise⁹². »

En changeant la couronne de son cyclomoteur, il intègre dans l'objet technique l'environnement naturel et technique qui est le sien. Sa région est assez plate, mais elle comporte néanmoins quelques collines dont il faut tenir compte lorsqu'on souhaite gagner de la vitesse. Le bricoleur tente ainsi de créer un système d'équivalence entre un objet (la couronne), un environnement plat et vallonné à la fois, et un usage. Il ne peut, comme le cycliste, « changer de pignon » ou « mettre le grand plateau » lorsque la pente se fait plus raide. C'est probablement dans cette capacité à trouver des équivalences entre objet, environnement et usage, que le « préparateur » surclasse le bricoleur, fût-il averti. Pour le « préparateur », la machine n'a pas d'existence en soi. Si elle peut avoir un mode d'existence équivalent aux individus naturels, c'est précisément parce qu'elle a intégré cet

⁹¹ « En théorie, plus vous diminuez le poids des galets, plus le scoot accélérera vite, et plus vous les alourdissez, plus le scoot aura de la vitesse de pointe. Mais c'est en théorie, car si vous mettez des galets trop lourds pour un moteur pas assez puissant, il ne saura pas le faire monter assez haut sur les pentes et alors, vous n'aurez plus les résultats espérés ! Donc, il faut régler le vario au cas par cas (...) Plus vous placerez des ressorts durs, plus le scoot démarrera sec (si vous placez des ressorts trop durs, le scoot va gueuler et n'avancera pas, car la force centrifuge ne sera pas assez élevée pour ouvrir les mâchoires (...)) Une transmission longue assure une vitesse de pointe plus grande, mais au détriment de l'accélération et vice-versa ». (Site internet : turboscoot.ibelgique.com).

⁹² *MobChop*, Courrier des lecteurs.

environnement. Dès lors, l'environnement naturel ou technique est indissociable de l'être technique dans la mesure où il est la condition de son propre fonctionnement. Le terme préparateur renvoie directement à cette recherche de la concrétisation. Le préparateur prépare la machine à un environnement, à une épreuve, pour un pilote. En la préparant, il cherche à ajuster ces différents éléments les uns aux autres et ainsi à les incorporer dans une *unité véhiculaire* devenue *concrète*.

Cette maîtrise de l'objet concret permet au « préparateur » de réaliser des assemblages d'éléments au service de son projet. Une étape supplémentaire est franchie lorsque le « préparateur » s'attaque à l'intégrité des différents éléments. Il « enlève de la matière » pour alléger sa machine, meule la jupe du piston pour augmenter le temps d'admission des gaz frais.

Recettes et outils.

Lorsqu'un matin d'hiver une voiture refuse obstinément de démarrer, il n'est pas rare que le conducteur, de manière réflexe, ouvre le capot de son véhicule pour tenter de comprendre. Il est alors face à cette machine, à cette boîte noire qui ne lui parle pas. A la différence du conducteur ordinaire, le « préparateur » et le « bricoleur » réalisent un diagnostic pour identifier la panne. Ils se livrent alors à de premières expériences. Écoutons cet éducateur, salarié d'une structure de prévention :

« Pour bouiner une machine, il n'y a rien de plus facile. Il y a des jeunes qui y arrivent. Ils mettent des carbus gros comme ça ! Et ça ne marche pas ! Ça ne peut pas marcher. Dans leur logique, plus on met gros, plus on va vite. C'est faux ! Pour aller vite, il faut que le mélange air-essence arrive vite. A la rigueur, plus c'est petit, plus ça va aller vite. L'aspiration va être très rapide. L'essence va être mise en vapeur et va s'enflammer très vite et très fort. Sur les mécaniques de compétition, c'est des carbus de 15. Après, on joue sur les gicleurs. Ils sont plus gros ou plus petits suivant le temps. Quand l'air est très sec, on peut mettre des gicleurs plus gros parce que l'air est chaud et l'essence va se ventiler très bien. Par un temps comme aujourd'hui, on met des petits gicleurs. On règle les vices d'arrivée d'air. On met plus d'air ou plus d'essence. On règle à l'oreille et à la couleur de la bougie. Quand une bougie est noire, c'est qu'il y a trop d'essence et blanche, c'est qu'il n'y en a pas assez. Il faut que ça soit rouge brique. On règle la vice et on démonte la bougie. »

La maîtrise du fonctionnement de l'objet concret offre l'accès à de nouvelles expériences. Cette maîtrise s'appuie généralement sur une mémoire disponible sous forme de graphiques (coupes, plans, développés, vues, schémas, etc.). Le « préparateur » ou le « bricoleur averti » dispose ainsi d'un « cyclomoteur idéal » extérieur à lui-même et formalisé sur des supports en deux dimensions. Il ne dispose pas toujours de ces supports en bibliothèque. Le plus souvent, il « les a en tête ». Ces supports incorporés se laissent découvrir lorsque le « préparateur » ou le « bricoleur averti » bute sur un problème. Ce dernier éprouve alors le besoin de dessiner sur une feuille de papier ou à la craie sur le

sol un schéma électrique, par exemple. Il extériorise ce qu'il avait incorporé pour prendre de la distance par rapport à la situation présente. De la même manière, il n'est pas rare qu'il dispose sur le sol les pièces démontées, reproduisant ainsi un schéma de montage en trois dimensions.

Les revues techniques, ainsi que différents sites internet, proposent de tels supports graphiques. Ces derniers n'ont pas le caractère officiel d'une revue technique, mais ils s'en inspirent très largement dans leur forme. Une revue technique est un livre de recettes qui permet de guider pas à pas, à grand renfort de photos et de graphiques, le professionnel, le bricoleur averti ou le préparateur dans les opérations de démontage, de remontage et de réglage des différents éléments de la machine. Si les revues techniques peuvent proposer quelques pages précisant le fonctionnement du cyclomoteur, elles ne sont pas des outils de diagnostic à proprement parler. Elles se présentent sous la forme d'un « livre de recettes » où les différentes opérations de démontage, de remontage ou de réglage sont décrites point par point. A la lecture de ces prescriptions ou de ces recommandations, la recette déroule un plan d'action. Les dessins ou les photos de la pièce et de l'outil permettent d'accompagner le geste. Les doigts ou la main sont souvent représentés, précisant ainsi la nature de l'engagement avec les objets. La main peut être gantée, comme dans les parfumeries, lorsque le rédacteur de la revue ou le webmaster souhaite mettre en avant une pièce ou un outil. Les schémas et les plans permettent au lecteur de mieux saisir les principes de fonctionnement ou d'assemblage des différentes pièces. Le texte et l'image proposent ainsi différents niveaux de lecture.

Le préparateur et le professionnel se reconnaissent aussi à leur outillage. Si le bricoleur averti peut disposer d'outils spécialisés (pinces à circlips...), il n'a généralement pas accès aux instruments de précision et de mesure qui permettent de réaliser des réglages fins. La clef dynamométrique pour serrer la culasse, ou le disque gradué pour modifier les diagrammes du moteur, introduit des intermédiaires nouveaux entre l'opérateur et l'objet technique, nouveaux parce qu'ils convertissent la force de l'homme et la rotation du moteur en unités de mesure. La clé dynamométrique renvoie nécessairement à des tables qui cadrent la nature de l'engagement corporel. Le « préparateur » décompose ainsi sa propre force pour s'engager « avec mesure » avec les objets. Les degrés du disque gradué traduisent les temps d'ouverture des lumières qui permettront la circulation des gaz frais et des gaz brûlés. Ils traduisent le mouvement linéaire du piston en mouvement rotatif, une unité métrique en une unité de temps. Ainsi équipé, le préparateur pourra faire varier les temps d'admission et d'échappement des gaz pour mieux remplir la chambre de combustion. Le bricoleur dispose aussi d'un outillage. Ces outils, il les a parfois réalisés lui-même, « sur mesure ».

« Une fois, j'ai voulu enlever l'écrou du variateur sur un MBK pour mettre un cache quatre billes au lieu de trois billes. Je n'avais pas la clé, alors j'en ai fait une avec une plaque de tôle. »

« Pour enlever mon embrayage, il y a un ressort de poussée compressé par une joue mobile à trois mâchoires. Il faut une clé spéciale pour démonter la joue mobile. Alors, j'ai fait une clé. J'ai pris une clé qui enlève les disques de tronçonneuses à ferraille qui a deux tétons. Comme dans la joue il y a plusieurs trous, j'ai déplacé les tétons de la clé à tronçonneuse pour qu'ils aillent juste dans les trous de la joue. »

Ces réalisations montrent bien l'inventivité du *bricoleur* qui est capable de tirer profit d'un stock hétéroclite d'objets et de les adapter à ses besoins. Ce savoir-faire peut aussi le conduire à créer de nouvelles pièces avec les matériaux les plus inattendus.

« Je suis tombé en panne de clapet. Il avait été aspiré dans le moteur. On a refait un clapet en plastique. On a mis un morceau de plastique d'une boîte d'ampoules et on a découpé la forme du clapet et on l'a vissé. Ça n'a pas marché longtemps. Il a tenu une journée. Le plastique n'a pas résisté à la chaleur. Quand on l'a démonté, il était carrément fondu. »

Cependant, les outils du préparateur disposent d'un atout. Ils introduisent une médiation supplémentaire entre l'opérateur et l'objet. Ils réalisent un détour qui cadre la relation corporelle. Dans un tel cas, le préparateur ne s'engage pas dans un corps à corps avec la machine. Ainsi, en utilisant des plans, des schémas, des outils spécialisés, le préparateur peut prendre de la distance par rapport à l'objet technique. Il ne cède pas à l'emprise de l'objet technique dans la mesure où cette distance permet un aller-retour entre l'objet saisi corporellement par des prises et des repères collectifs extérieurs (tableaux, schémas, plans...). C'est dans cet espace que se construit l'expertise. Ces figures sont bien évidemment théoriques. Une même personne peut être tour à tour « bricoleur » et « préparateur », en fonction des situations.



3. Le « collectionneur ».

La démarche du collectionneur est diamétralement opposée à celle du bricoleur ou du préparateur. Le bricoleur cherche à créer un objet sans commune mesure, hors norme, singulier, qui s'éloigne le plus possible du produit de grande série, des modèles standards. De ce point de vue, il tente de libérer le cyclomoteur de la chaîne de production où celui-ci est né. L'objet « personnalisé » et transformé est unique au monde. Le modèle d'origine sert de point de référence pour transformer le cyclomoteur qui entre alors dans l'espace domestique du jeune utilisateur. L'objet « descend en généralité », il perd en collectif pour gagner en singularité. Le collectionneur cherche au contraire à se rapprocher le plus possible du modèle d'origine qui constitue une référence. Il se veut authentique c'est-à-dire respectueux de l'œuvre des constructeurs. La moindre modification devient un « casse-tête » et peut être source de problèmes. Ecoutons ce propriétaire d'une Mercedes 220 SB de 1963 rencontré par C. Bessy et F. Chateauraynault :

« J'ai dû changer des coffres, les joints des pare-brise, la barre de direction... tout ça n'est pas très grave, ce n'est pas très visible. Pour la barre de direction, il faut regarder en dessus, on voit que c'est neuf... Mais il y a des maniaques, ou plutôt des négociateurs habiles, qui vont s'emparer des moindres détails pour faire baisser les prix (...) Je ne peux pas mettre des ceintures modernes, ça mettrait en cause l'authenticité de la bagnole. C'est ça le problème, le moindre détail devient un casse-tête...⁹³. »

Mais le collectionneur ne peut rester fidèle au constructeur. Que faire lorsque l'environnement technique a changé ? En quelques décennies, l'automobile, le « système automobile »⁹⁴, la réglementation ont évolué. Comment la machine peut-elle être authentique lorsque l'environnement technique n'est plus identique à lui-même ?

« L'huile, les graisses, l'essence, la batterie d'accumulateurs, les garnitures d'embrayage, les freins, ne peuvent pas être identiques à l'origine. On ne peut aller contre l'évolution des composants. Celle de la qualité de l'essence, de son degré d'octane, impose des modifications de réglage des carburateurs. Les garnitures actuellement fabriquées le sont avec des matériaux différents. Valéo, département Ferrodo, possède des tables d'équivalence établies depuis le début de leur production et permettant de connaître le produit à employer en remplacement de celui qui n'est plus fabriqué ».⁹⁵

⁹³ F. Bessy et F. Chateauraynault (1995), Op. Cit., p. 126

⁹⁴ G. Dupuy, *Le système automobile*, Paris.

⁹⁵ F. Bessy et F. Chateauraynault, Op. Cit., p. 124.

Lorsque les pétroliers proposent une essence au degré d'octane différent, ils modifient nécessairement les conditions de fonctionnement du moteur. Un indice d'octane⁹⁶ plus élevé permet de comprimer davantage les gaz frais et ainsi d'améliorer le taux de remplissage de la chambre de combustion et le rendement du moteur. Sans disposer de compétences techniques, le conducteur sait qu'il est préférable, selon les cas, de mettre du « super » ou de « l'ordinaire », du « super 95 » ou du « super 98 », afin de se conformer aux recommandations du constructeur.

Lorsque le temps a fait son œuvre, après une longue carrière, l'authenticité du véhicule constitue sa singularité. Il est singulier dans la mesure où les modèles de série ont progressivement disparu de la circulation. Ainsi, comme dans le cas des cyclomoteurs personnalisés, c'est bien la singularité de l'objet qui en fait la valeur. Une différence de taille demeure cependant. L'automobile de collection renvoie à un collectif, à une époque passée, à un savoir-faire, à un art de vivre, dont la rareté fait aujourd'hui le prix. Le cyclomoteur personnalisé et transformé renvoie quant à lui à l'histoire singulière du *pilote*. En ce sens, le cyclomoteur personnalisé et transformé n'appartient pas à la « grande histoire » dans la mesure où il s'inscrit dans l'histoire particulière de son propriétaire. Il constitue fréquemment une sédimentation d'histoires individuelles. Le grand frère ou le grand père a donné sa « mobylette » au petit frère ou au petit-fils qui l'a lui-même redonnée à un cousin. L'engin porte les traces des différentes étapes de sa carrière. Ainsi, le propriétaire actuel ne sait plus très bien pourquoi son cyclomoteur est équipé d'un guidon torsadé ou d'un carburateur de 19 millimètres de diamètre. Si le cyclomoteur personnalisé et transformé « n'a pas de prix » pour son propriétaire, il perd progressivement sa valeur sur le marché du deux-roues. En effet, domestiqué par le jeune utilisateur, transmis de génération en génération, le cyclomoteur est incommensurable. Il s'épuise en permettant au jeune pilote de se construire en personne. De ce point de vue, l'attitude des jeunes utilisateurs soucieux de préserver la valeur marchande de leur engin est assez caractéristique : ils évitent de le personnaliser et de le bricoler pour la conserver en l'état. C'est cette absence de transformation qui fera la valeur du véhicule de collection. Dans certain cas, la numismatique par exemple, les traces laissées par l'usage, les micros rayures sur la pièce de monnaie, sont considérées comme des transformations. L'usage dégrade la pièce de collection. C'est un objet vierge de tout usage, de toute trace de circulation, « brute de fonderie », qui est recherché. Dans d'autres cas, la patine, c'est-à-dire les gestes déposés dans la matière, l'existence d'un corps à corps historique, d'un couplage des corps de l'objet et du sujet, peut participer à la valeur de l'objet technique. Un point rapproche le collectionneur du préparateur. Le « préparateur » cherche le plus souvent à s'engager dans une épreuve normalisée : la compétition par exemple. L'épreuve est cadrée par une réglementation et les résultats de celle-ci sont mesurables. L'épreuve existe en dehors de ceux qui s'y engagent. On l'a vu, objectiver l'épreuve c'est déjà entrer dans un espace partagé, c'est faire du

⁹⁶ Le chiffre 95 ou 98 détermine l'indice d'octane.

collectif, c'est inviter d'autres utilisateurs du cyclomoteur à venir se mesurer à soi. Un point rapproche le collectionneur, le bricoleur et le préparateur. Les trois s'engagent corporellement avec leur engin. De cet engagement naît un plaisir, des émotions fortes que ne procureraient pas les véhicules neufs ou standard.

Chapitre 5 Roulez Jeunesse.

Les jeunes ne sont pas des usagers comme les autres ; ils ont un statut à part sur la route : petits en âge, puisqu'on peut piloter un deux roues à partir de 14 ans, et le plus souvent jusqu'à 18-19 ans où l'on accède au permis de conduire ; petits par la cylindrée, limitée à 49 cm³ ; petits par la taille, une mob se faisant si facilement happée dans l'angle mort d'un camion ; petits dans les épreuves avec les autres usagers, où seuls les démarrages permettent de dépasser, trop peu de temps, les grands dans leur voiture...

C'est à travers cette petitesse construite par la société des grands, que nous avons cherché la clef d'explication des pratiques des bricoleurs, sachant que le bricoleur est avant tout pilote. Si les engins se transforment, pour muer parfois en bolides, parfois en créations extravagantes, c'est sans doute que leurs créateurs, réputés petits, sont maintenus socialement dans un statut où ils ne peuvent encore construire leur propre histoire, assumer leur propre prise en charge et leurs responsabilités dans la société. Leur corps en pleine évolution arrive à maturité, leurs performances intellectuelles sont optimales, leurs manipulations techniques tiennent parfois de la prouesse, leur comportement émotionnel est prêt pour désirer, se limiter ou s'interdire, mais socialement, ils restent des petits.

L'anthropologie, puis la sociologie, ont toujours montré combien l'avènement à l'âge adulte est organisé par la société, indépendamment de l'âge biologique⁹⁷ ; si, dans de lointaines contrées, on peut se marier à 13 ans, connaître les secrets et les vicissitudes de l'âge adulte dès la puberté, les jeunes Français quittent le domicile parental à 21 ans, s'installent en couple à 23 ans (âges médians), et se marient en moyenne à 25 ans⁹⁸.

Dès l'adolescence, les jeunes sont prêts et aspirent à appartenir au monde adulte, mais retardent cette allégeance. Ne disposant pas d'une réelle liberté et d'une reconnaissance sociale, tout se passe comme si les jeunes portaient la surenchère sur les prouesses techniques et les plaisirs émotionnels ; avant de devenir des grands, ils poursuivent également leurs expérimentations corporelles et relationnelles.

⁹⁷ Même si l'agrégation au monde adulte advient presque toujours après la puberté ; voir Van Gennep, *Les rites de passage*, Paris : Picard, 1987.

⁹⁸ *Les jeunes, portrait social*, INSEE, 2000.

Pour ce qui concerne l'émergence à la personne sociale⁹⁹, lorsque nous voyons les jeunes rouler, nous assistons à une double construction de frontières : d'une part, nous parlerons de frontières corporelles, au sens où le jeune cyclomotoriste construit son schéma corporel et éprouve les frontières de son propre corps ; d'autre part, nous parlerons de frontières sociales, au sens où la personne humaine en construction se mesure à l'autre, positionne son identité en relation à autrui. L'épreuve de la conduite est donc, selon nous, tout autant une épreuve corporelle qu'une épreuve sociale.

Par cette double construction de frontières – corporelles et sociales -, à travers la mise en œuvre d'opérations techniques, nous tenterons d'expliquer ce qui fait le propre des jeunes usagers de la route, et en particulier nous analyserons ce qui fonde, chez les jeunes plus qu'ailleurs, les prises de risques.

1. Le temps de la construction

La maturation du corps

La technique du bricolage, liée à celle du pilotage, nous renvoie constamment à la question du corps, notamment chez les jeunes usagers dits « à risques » : à travers l'équilibre, les sensations, la douleur lors des accidents, nous sommes amenés à nous interroger sur cette façon, parfois curieuse, qu'ont les jeunes d'utiliser, voire de malmener, leur corps. Nous postulons que l'apprentissage de la conduite, à l'adolescence, s'inscrit dans un apprentissage plus vaste, qui est celui du corps : à travers la conduite du deux-roues, on peut penser que le jeune pilote, à l'image du jeune enfant, cherche à se frotter à son environnement pour mieux percevoir les frontières de son propre corps. Bien au-delà, l'épreuve du pilotage met en branle ce que l'on appelle le schéma corporel, avec ses frontières, sa mémoire, ses automatismes ; ce schéma corporel s'élabore en permanence, tant que la personne est vivante, de façon sans doute singulière au moment de la jeunesse.

⁹⁹ Les termes sont de Jean Gagnepain, *Du vouloir dire. Traité d'épistémologie des sciences humaines*, Tome 2, De la personne, de la Norme, Op. Cit., p. 19-84, et correspondent à ce que l'on appelle communément la socialisation.

Le schéma corporel : l'incorporation et la construction de frontières

Les sciences humaines nous amènent à distinguer différents degrés de complexité humaine : même si un corps, entendu au sens physiologique, nous est affecté dès la naissance, il est sans cesse dénaturé pour être reconstruit par un processus rationnel d'acculturation. C'est ce que montrent clairement tous les usages sociaux du corps que l'on peut voir décrits dans la littérature des sciences humaines. Que l'on pense aux tatouages, aux parures, aux vêtements, il est aisé de constater qu'à biologies équivalentes, les groupes d'humains se confectionnent un corps en fonction d'un temps, d'un lieu et d'un milieu, ce qui implique une grande diversité de pratiques et d'esthétiques corporelles ; qu'on pense ici aux « femmes assiettes », aux tatouages totémiques ou au body art contemporain, cela suffit à démontrer la diversité des usages sociaux du corps en fonction des ethnies. De même, la variété des pratiques hygiéniques dans notre société, du laisser-faire moyenâgeux à l'orthodontie contemporaine, montre que, d'un temps à l'autre, le corps « acculturé » n'est pas le même.

Pourtant, avant même d'insister sur ces traitements sociaux du corps, nous devons revenir à ce qui caractérise le corps sur un plan pré-rationnel. Pour développer cette question, nous évoquons trois degrés de complexité humaine, analysés par les cliniciens à partir de dysfonctionnements dus à des troubles neurologiques ou psychiatriques.

- Tout d'abord, nous parlons des frontières du sujet : ce sont ces frontières qui caractérisent le règne animal, puisque dans les règnes minéral et végétal, point n'est besoin de frontières : une pierre cassée en deux devient deux pierres, une plante sectionnée peut bouturer et peut donner lieu à deux, trois, ou infiniment plus, de plantes du même type. Par contre, l'humain, comme tout animal vertébré, ne peut tolérer la dissection, synonyme de disparition de l'individu. C'est justement ce niveau d'analyse qui fait de nous des individus, au sens d'indivisibles.

- Nous parlons, à un second niveau, d'incorporation, entendue au sens de prise de possession du corps, qui se réalise et se stabilise dans le schéma corporel. C'est ici que le corps prend toute son épaisseur, qu'il devient volumineux, encombrant¹⁰⁰. Ce processus d'incorporation permet donc de

¹⁰⁰ Pour un psychologue rennais, « l'incorporation constitue précisément, au-delà de l'individuation, fondée par la naissance, la concentration même du soma, ou autrement dit, l'organisation du vivant au sens où, encore une fois, d'une gestaltisation ou d'une forme naturelle. Poussant le sujet psychologique, et définissant donc des contours (c'est-à-dire un intérieur et un extérieur, un dedans et un dehors), l'incorporation fournit le cadre de ce qui reste naturellement immédiatement, le même, le semblable, le familier, en fin de compte, au-delà des changements que le devenir, précisément, impose. » J.C. Quentel, *L'enfant, problèmes de genèse et d'histoire*, Paris : De Boeck, 1993, p. 234.

délimiter un dedans et un dehors, ce qui est moi et ce qui est non moi, délimitation qui précisément fait défaut à l'enfant autiste. Pour éclairer le lecteur, on peut citer l'exemple de cette jeune Michèle, autiste, qui dessine sa main affublée de poils, de moustaches et d'une paire d'yeux ; n'ayant pu, pour des raisons neurologiques, réaliser le processus d'incorporation, elle a tout bonnement intégré les caractéristiques d'un chat – affectivement très proche - à son propre corps, sans poser de façon conventionnelle la délimitation entre un dedans et un dehors. Ce sont ces analyses qui ont permis à certains psychologues de réfuter la notion de psychose infantile (troubles situés sur le plan social) pour évoquer plutôt le trouble de l'asomatie (trouble situé au niveau de l'incorporation). Or, sans cette délimitation entre le dedans et le dehors, il est difficilement possible d'envisager tout changement dans l'environnement, le sujet faisant, en quelque sorte, corps avec son environnement, et étant susceptible de disparaître avec toute modification de celui-ci. C'est ainsi que l'on peut expliquer l'exigence d'immutabilité chez les autistes, qui génère dans l'accompagnement thérapeutique une extrême ritualisation¹⁰¹, ou encore la phobie de la défécation, impliquant une forme d'abandon de son propre corps, ou bien la phobie du dentiste, perçue alors comme un corps étranger dans leur propre corps !

En résumé, le processus d'incorporation est bien la condition d'une frontière entre le dedans (le moi) et le dehors (le non moi), elle-même condition du changement temporel : « avant même l'émergence à la personne, qui permet l'appropriation et la délimitation de ce qui est à moi et de ce qui ne l'est pas (dans le cadre d'un échange), il faut par conséquent saisir ce qu'il en est de la constitution du sujet qui autorise la délimitation immédiate de ce qui est moi et non moi (au niveau d'une simple interaction), ou plus exactement d'un intérêt ou d'un extérieur, d'un dedans et d'un dehors, délimitation n'ayant précisément pas opéré chez Michèle (enfant autiste). »¹⁰² Pensons également au bébé qui, n'ayant pas réalisé ce processus d'incorporation, prolonge son propre corps dans celui de sa mère.

Reste que cette frontière entre le dedans et le dehors est perméable : le corps est délimité, mais il perçoit de l'information et se prolonge parfois dans des instruments (pensons ici à l'aveugle, dont la canne devient « perceptivement » le prolongement du corps¹⁰³). Ce corps s'adapte aussi aux contraintes de l'environnement qui lui impose des gestes : chaque humain s'adapte à la configuration d'une porte d'entrée, d'un escalier, ou tout simplement d'un chemin qui lui est familier, et lui confère telle démarche ou telle posture¹⁰⁴.

¹⁰¹ Voir à ce sujet les méthodes TEACH développées par les éducateurs.

¹⁰² J. C. Quentel, Op. Cit., p. 234.

¹⁰³ M. Merleau-Ponty, *Phénoménologie de la perception*, Paris : Gallimard, 1963, p. 167.

¹⁰⁴ Citons ici G. Bachelard, à propos des liens entre le corps et l'habitation familiale : "La maison natale est physiquement inscrite en nous. Elle est un groupe d'habitudes organiques. A vingt ans d'intervalle, nous

Le corps, la machine et l'environnement : les sensations du pilote

De façon générale, comme nous l'avons souligné, l'expérience corporelle et l'expérience sociale s'intègrent à la construction de la personne. Les sensations corporelles, à travers la recherche de déséquilibres, s'intègrent à un processus de proprioception qui permet au pilote de concevoir son environnement à partir de son propre corps, ou de son prolongement constitué par l'engin. En retour, les sensations permettent au pilote d'adapter sa conduite, d'améliorer ses performances, en prenant des risques limités : c'est le processus d'incorporation dont nous avons parlé. Les expériences de pilotage sédimentent une forme de « mémoire » corporelle, qui, bien que sur un plan pré-rationnel, agit directement sur le comportement humain. Le pilote, comme le boxeur, dispose d'automatismes, de réflexes corporels qui sont mobilisés extrêmement rapidement en cas d'urgence. C'est ce que raconte ce pilote de renom, quintuple champion du monde, Mick Doohan : « On fait ça sans vraiment y penser, comme si le corps compensait automatiquement toutes les variations du comportement de la moto, comme si on avait un sens supplémentaire. Pourtant, il faut tirer sur le guidon pour faire basculer la machine d'un côté à l'autre. » De même, pour l'américain Randy Mamola : « Toute une théorie du freinage qu'un pilote pourrait étudier dans des conditions hors course mais pas en compétition. A ce moment-là, le pilote ne pense qu'à gagner la course. Il fait donc abstraction de toutes ces données. L'ajustement se fera de façon plus ou moins naturelle, de façon plus ou moins rapide selon l'individu. ».

Comme nous l'avons vu pour l'aveugle qui prolonge sa proprioception grâce à sa canne, le pilote prolonge son corps par son engin. Les perceptions sont d'autant plus accentuées que l'on supprime les intermédiaires entre le corps et l'environnement. L'équipe de Fougères expérimente différents types de suspensions pour adapter les différentes corpulences aux caractéristiques de la conduite cross. Nombre de jeunes suppriment des mousses, des organes d'amortissement pour mieux éprouver le pilotage. Quelle fut ma surprise lorsque je dus piloter sur un terrain de cross un cyclomoteur sans aucune suspension, sans mousse dans la selle !

retrouverions tous les réflexes du "premier escalier", nous ne buterions pas sur telle marche un peu plus haute. Tout l'être de la maison se déploierait, fidèle à notre être. Nous irions sans lumière dans le lointain grenier. La moindre des clenchettes est restée entre nos mains.(...) Nous sommes très surpris si nous rentrons dans la vieille maison, après des décades d'odyssée, que les gestes les plus fins, les gestes premiers soient soudain vivants, toujours parfaits (...) Nous sommes le diagramme des fonctions d'habiter cette maison-là et toutes les autres maisons ne sont que des variations d'un thème fondamental. Le mot habitude est un mot trop usé pour dire cette liaison passionnée de notre corps qui n'oublie pas la maison inoubliable" G. Bachelard, *La poétique de l'espace*, Paris : PUF, 1981, p. 32-33.

De même, les jeunes de Villejean, lors des compétitions sur circuit, s'inscrivent dans une posture « fusionnelle » avec la machine. Pour des jeunes à la visée plus utilitaire et moins sensationnelle – esthétique, devrions-nous dire-, ces postures étonnent pour le moins :

« Les mecs se penchent en avant, y a un mec comme ça au bahut...S'il m'entend ! Y a un type comme ça de Jean Macé qui a trafiqué son scooter, c'est un truc monstrueux et il est allongé comme ça sur son scooter avec son sac à dos. »

C'est également cette recherche de rapprochement avec l'environnement qui différencie les scooters des mobylettes, ces dernières instaurant un lien plus direct entre le pilote et la route, comme le dit Kévin :

« En mobylette, il y a plus de sensations. Ouais, parce que t'es penché, t'es bien, on croirait que tu touches presque le sol, alors que sur un scoot t'es assis mais...sur une mobylette, t'es bien au raz, tu prends bien les virages, il y a plus de sensations. Ouais, franchement, par exemple quand on enlève les suspensions et que l'on met des suspensions assez rabaisées et tout ça, on croirait qu'on est presque sur rien... »

La prise en compte de l'environnement

La situation de pilotage introduit l'homme dans la nature ; les évocations du vent, de la pluie, du froid, ou de la chaleur estivale, sont récurrentes dans nos rencontres avec les jeunes. Généralement, l'un des plaisirs des jeunes pilotes est lié au vent dans les cheveux, lorsqu'il est chaud notamment. Dans le but d'éprouver cette sensation, certains enlèvent leur casque, comme Solenn, cette jeune Rennaise. On peut parler ici d'une visée esthétique : l'objectif n'est pas alors uniquement de se déplacer, mais il est surtout de ressentir, d'être là¹⁰⁵, par et dans son corps. Fabien préfère les mobylettes, « parce qu'elles font plus de bruit, parce que, quand ça fonce, elles se mettent à vibrer. » Mais les éléments climatiques sont plus souvent désagréables, menaçants, dangereux... On ralentit parce qu'on a peur lorsqu'il y a trop de vent. On préfère même la pluie, car on n'est pas surpris par une bourrasque ; on sait qu'il faut freiner à temps, aller moins vite, être plus prudent. Au fil des expériences, les jeunes mesurent mieux les incertitudes, s'habituent à une diversité des situations en fonction des conditions météo, en fonction du trafic, en fonction de l'état des voies, des travaux, notamment ceux causés par la construction du métro rennais. Chaque événement, chaque menue

¹⁰⁵ Au sens heideggerien du Dasein, c'est-à-dire de la présence au monde.

situation, chaque variante dans l'environnement et dans le pilotage, est mémorisée petit à petit par les jeunes pilotes. La personne se construit à partir de ses expériences corporelles, qui façonnent non seulement son corps mais aussi son comportement.

La chute incorporée

Parmi les expériences corporelles qui appelleront le pilote à adapter sa conduite, figurent les chutes et les accidents. La plupart du temps, les jeunes enquêtés ont été victimes ou témoins de tel accident¹⁰⁶, et tous sont plutôt labiles sur le sujet. Généralement l'accident correspond à un événement déterminant, qui modifiera durablement le pilotage, à tel point que certaines jeunes filles, moins téméraires, font le choix de ne plus utiliser leur deux-roues : « *C'est vrai qu'après l'accident, j'ai eu vraiment peur de le reprendre. Mon père m'a obligée à remonter dessus, mais je voulais pas...* »

Toutes ces sensations, et à *fortiori* les douleurs ou les frayeurs liées aux accidents, sont donc réintégrées aux postures et aux anticipations des jeunes pilotes. On peut parler ici de prises de risques structurantes, sachant que si l'on envisage le risque comme un calcul de rentabilité, l'éventualité d'un accident ou d'une chute est intégrée à ce calcul, d'autant plus si la personne en a déjà fait l'épreuve. On voit chez ce jeune combien la glissade d'un jour sera déterminante par la suite pour négocier les virages, pour s'adapter à une route pluvieuse.

« J'suis tombé une fois en fait mais en fait j'allais pas très vite, donc j'ai eu d'la chance. Dans un virage, j'me suis penché un p'tit peu trop et y avait des gravillons et puis j'suis tombé, j'me suis pas fait très mal, si sur l'coup ça fait mal, mais ben...j'me suis un peu éraflé tout l'côté mais bon, comme j'étais bien habillé avec un gros manteau et tout ça, ça a été en fait... Maintenant, quand même dans les virages, surtout quand il pleut, j'fais vraiment attention parce que c'est là qu'c'est dangereux. »

Pour aller plus loin, on peut dire que ce n'est même qu'après ce type d'épreuves que l'on connaît les limites de son véhicule : « *Quand on est tombé une fois dans un virage, au moins on connaît les limites de son véhicule ... Mais ça fait réfléchir. En tout cas, moi, ça m'a fait réfléchir. Y'a tout le tant des casse boites qui font jamais attention, mais moi, ça m'a fait réfléchir* » affirme ce « jeune pilote ». On peut parler, pour les jeunes pilotes, d'une réelle pédagogie du risque. C'est bien ce qu'énonce Marcel, l'éducateur de Fougères, à propos de l'apprentissage du pilotage :

¹⁰⁶ Dans l'enquête exploratoire réalisée par le LARES avec le concours des étudiants de licence du département de sociologie de l'université Rennes 2, auprès de 140 lycéens rennais, en avril 2000, 74 % des usagers ont été témoins d'accidents de deux roues, 43 % en ont été victimes.

« Pour leur apprendre à piloter en circuit cross, c'est pas compliqué, on les laisse partir seuls la première fois, et au bout d'une ou deux gamelles, ils comprennent mieux les questions du freinage, de l'accélération... »

C'est tout à fait ce que veulent signifier les jeunes, comme Christopher qui déclare, à propos des compétitions sur pistes, que personne ne peut lui apprendre à conduire, qu'on ne peut le faire que par soi-même, même si, bien sûr, on peut écouter les conseils prodigués par autrui.

Toutefois, malgré cette règle de base qui implique de modifier son comportement après une expérience malheureuse, on constate que certains jeunes n'intègrent pas ces épisodes et n'introduisent pas de modifications à leur conduite. Notre enquête exploratoire avait montré, d'une part, que les accidents incitaient peu à modifier les comportements, et d'autre part, que 65 % des lycéens interrogés ne modifieraient pas leur comportement en réaction aux messages de prévention, sans que l'on puisse réellement expliquer cet état de fait. C'est un peu ce que nous rappelle ce jeune en parlant des « casse-boîtes qui ne font jamais attention ». Les jeunes eux-mêmes opèrent une distinction, entre les gens raisonnables et les casse-cous, ces pilotes qui ne sont pas raisonnables, qui reproduisent sans cesse les mêmes expériences malheureuses.

En effet, il semble nécessaire d'atteindre un certain niveau de maturation, de « responsabilité », pour opérer des changements dans sa conduite à partir des différents événements, plus ou moins heureux, vécus dans les situations de pilotage.

« Tout accident, forcément, ça choque. Du coup, tu fais pas n'importe quoi. Mais bon, après j' pense que c'est une question aussi d'être assez grand dans sa tête... Faut faire attention. C'est un lieu de fort passage. Maintenant se dire ouais j' vais me faire plaisir sur cette ligne droite, sur cette portion de route parce que je la connais bien et puis je vais rester encore dans mes limites. »

On constate malgré tous ces efforts d'adaptation des conduites que la recherche de sensations peut perdurer, que le jeune aspire à vivre des sensations liées notamment à la vitesse, même s'il semble intégrer les essais et erreurs du passé, même s'il souhaite contrôler l'incertitude et ne pas se faire peur.

« J'ai quelque chose dans le crâne. Il y a des types, ils vont passer un virage qui se passe normalement à 50, ils vont passer à 80 et ils roulent tout le temps à 80. Et là, ils vont se casser la gueule. A la limite, pourquoi pas rouler à 160 quand c'est bien dégagé ? Par contre, dès qu'on arrive sur le virage, voilà, se dire : « il est indiqué à temps », ou « j' le connais pas, là j' vais le prendre à temps », ou : « j' vais le prendre un petit peu au dessus », « j' vais pas le prendre comme un baisé parce que... ». Faut réagir quoi ! C'est comme tout, c'est un minimum de jugeote. C'est clair que je ne suis pas à l'abri d'un accident. Moi, j' trouve qu'il y a des limites... dès que je commence à me faire peur, j'ai pas envie de

m'écrouler. Après, celui qui aime se faire peur, c'est son problème. J'aime la vitesse, mais sans me faire peur. J'aime les sensations mais sans me faire peur. Comme ça, pour le plaisir. Pour vraiment, pour la sensation que ça va procurer, pour les moments de palpitation. J'aime ça, parce que voilà quoi... ça gaze quoi, enfin je ne sais pas trop comment exprimer ça. »

On relève, ici, que ce ne sont pas uniquement les chutes, mais aussi les belles frayeurs qui permettent d'adapter sa conduite :

« Et puis des fois, tu te fais peur, si t'as pas d'accident, ça fait un moment que tu conduis, tu fais une pointe de vitesse... Ah, ça freine devant et là, tu te fais peur, mais tu te dis que c'est pas très malin ce que tu as fait et après tu ne recommences plus. Je sais que la première fois que je l'ai pris, je faisais le tour des pâtés de maisons, tu te fais peur à 30 km/h... »

La maturation de la personne

Les chiffres de l'accidentologie juvénile étonnent toujours par leur dramatique importance : en Ille et Vilaine et dans le Morbihan, les 14-17 ans représentent 35 % des blessés graves sur les routes, alors qu'ils ne constituent que 19 % de la population de ces deux départements ; les chiffres sont comparables pour les 18-24 ans. De même, on s'étonne que près de la moitié des usagers de scooters, interrogés dans des lycées généraux et des lycées techniques¹⁰⁷, déclare modifier son deux-roues, le plus souvent pour la vitesse, et pour l'esthétique dans une moindre mesure. Comment expliquer ces constats, apparus il y a quelques décennies ? Quelles sont les spécificités de la jeunesse qui peuvent les expliquer ? L'élaboration du schéma corporel ne peut être le seul facteur de telles particularités ; c'est maintenant dans le fonctionnement social de la jeune personne, face au contexte actuel, que nous tenterons de chercher des explications. Le statut conféré aux jeunes adultes, dans notre société, les inscrit dans un modèle de la prolongation, une période moratoire qui installe durablement les personnes dans une expérimentation. Ce modèle de l'expérimentation aurait succédé, selon Galland, au modèle traditionnel de l'identification au statut et au rôle paternels¹⁰⁸ ; désormais, la définition de soi se construit plus qu'elle n'est héritée. « Dans le contexte général de massification scolaire, d'accélération de la mobilité sociale et de plus grande mobilité des rôles, la jeunesse n'est plus ce moment d'ajustement instantané qui s'effectuait d'une part entre des individus dotés de capacités données et des positions, d'autre part entre une identité sociale et un métier. Les deux processus d'allocation et de socialisation se complexifient : il faut à la fois construire la définition sociale de sa place dans la société et faire correspondre cette définition à une position professionnelle... les deux

¹⁰⁷ Enquête exploratoire réalisée par le LARES avec le concours des étudiants de licence du département de sociologie de l'université Rennes 2, auprès de 140 lycéens rennais, avril 2000.

¹⁰⁸ O. Galland, Un nouvel âge de la vie, in *Revue Française de sociologie*, n° 4, 529-550.

opérations supposent un long processus d'ajustement progressif». ¹⁰⁹ Alors que dans les années cinquante, les jeunes aspiraient à intégrer la vie adulte sitôt qu'ils en avaient les moyens, on assiste actuellement à une valorisation du départ tardif de chez ses parents et à un retardement de l'installation en couple au profit d'une très forte sociabilité amicale.

Dans ce contexte, le processus de classement social est constamment mis en œuvre par les jeunes, mais sans qu'ils parviennent pour autant à la définition d'un statut durable et reconnu dans la société adulte. On peut ainsi expliquer que les opérations techniques, qui elles donnent des résultats et permettent de se grandir dans des épreuves, soient privilégiées, à un moment où les expériences sociales restent vaines au sens où elles ne confèrent pas le statut d'adulte auquel on aspire. Légalement, le statut même de citoyen n'est accordé qu'à l'âge de dix-huit ans. Technicien aujourd'hui, mais citoyen demain ! Cette exacerbation du processus de classement social, vraisemblablement liée au contexte de l'allongement de la jeunesse, expliquerait également les prouesses esthétiques comme les comportements à risques. Jamais dans notre histoire proche les jeunes générations n'avaient autant développé de styles, d'instrumentations techniques constitutives d'appartenances diverses et singulières. Les deux roues avaient toujours été, jusqu'il y a peu, intergénérationnels, le bon 103 Peugeot véhiculant tant le papy que l'adolescent. Désormais, et surtout depuis l'arrivée en masse des scooters, à chaque génération son type d'engin, et à chaque sous-groupe son propre style. D'autre part, concernant les comportements à risques, entendus ici vulgairement au sens des risques pris sur route et des prises de toxiques, on constate dans l'histoire proche que, plus la période « d'attente » et d'expérimentation est longue, plus sont importantes les quêtes de sensations fortes, les épisodes d'ivresse, les usages de toxiques ; les études épidémiologiques sont formelles sur ce point ¹¹⁰. L'explication de ces phénomènes est à chercher, tant dans l'environnement et le contexte social, que dans le propre fonctionnement social des jeunes.

Le processus de classement social

Alors que les animaux, pour entrer en relation, se classent instinctivement en fonction d'attributs corporels, leurs odeurs, leurs postures..., l'humain y met autre chose, d'éminemment plus complexe. Et ce processus de classement social se réalise de façon plus ou moins singulière. Généralement, le corps dispose d'attributs qui sont signifiants pour autrui : chacun fait en sorte de se distinguer, tout en restant compris des autres. A l'image de l'uniforme, avec ses couleurs, ses galons, il existe des formes très conventionnelles de classement social : ce que je porte signale ce que je suis, de façon très « mimétique » : je ressemble à... Pour autant, dans bien des cas, notamment dans les

¹⁰⁹ O. Galland, *Sociologie de la jeunesse*, Paris : Armand Colin, 1997.

¹¹⁰ Drogues et toxicomanies, indicateurs et tendances, OFDT, 1999.

sociétés contemporaines où les costumes traditionnels ont quasiment disparu, nous développons une certaine singularité dans notre présentation qui rend notre apparence plus ou moins « impertinente », incompréhensible aux yeux des autres. On parlera dans certains cas d'un excès de singularité qui nous pousse à nous différencier, à nous distinguer, et qui rend parfois la communication fort difficile avec autrui. Et c'est d'ailleurs cet excès de singularité qui, selon nous, est caractéristique de la période de la jeunesse, où l'on souhaite se démarquer, se différencier de ce qui nous est donné, sans pouvoir toujours offrir les conditions d'une réelle communication, d'un réel échange avec l'autre, devenu du coup un étranger... Et pour se distinguer, pour montrer sa « divergence identitaire », rien de tel qu'un scooter au style agressif, ou qu'un style de conduite où le bruit, l'imprévu, l'intrépidité étonnent nos contemporains.

Le classement par l'engin

On ne peut réellement envisager l'être humain sans évoquer son avoir, car il se trouve que notre identité façonne et est largement façonnée par les biens – objets, patrimoine... - que l'on possède. Si être et avoir sont indissociables, c'est que la propriété est le prolongement social du schéma corporel¹¹¹ : comme je définis les limites physiques de mon corps, ce qui est moi et ce qui n'est pas moi, je définis les limites de mon être social, ce qui est à moi et ce qui n'est pas à moi. Concernant l'appartenance aux différents univers culturels des jeunes, il est clair qu'une distinction s'impose d'emblée, et surtout en milieu urbain, entre le scooter et la mobylette. « La mobylette, c'est pour les pépés », alors que le scooter, « ça fait jeune ». La simple possession de cet objet technique est définitoire d'un statut social. Prenons l'exemple de ces jeunes Rennaises qui, fréquentant des garçons de Betton, sont désignées comme « les petites minettes sur leur scooter ». Nos hypothèses concernant le classement social des jeunes nous portent à penser que l'apprentissage du classement, et donc de la frontière avec les autres – ce que je suis se définissant par ce que je ne suis pas -, se réalise dans une forme d'accentuation de la frontière. On parle d'un excès temporaire de singularité.

Nous allons voir, dans un premier temps, comment se réalise cet apprentissage du classement social dans le monde du deux roues et, dans un second temps, comment certains jeunes accentuent à outrance leur distinction, leur singularité, à tel point qu'ils échappent au cadre conventionnel de l'épreuve. Cherchant par-dessus tout à se distinguer, ils ne parviendraient plus à se classer par rapport aux autres, les autres ne parvenant pas non plus à leur attribuer un statut durable au sein d'un collectif.

Les premiers critères de classement, d'emblée, sont liés à la forme et à la couleur de l'engin. Ces caractéristiques du deux-roues divisent, dans leurs représentations, les usagers en jeunes et vieux,

¹¹¹ J. Gagnepain, séminaire du 28/11/96, de l'Être et de l'avoir, Département des sciences du langage, Université Rennes 2.

en garçons et filles, en « mecs cools » et en « racailles »... Il importe que les couleurs correspondent aux critères esthétiques des jeunes générations, largement influencés, voire créés, par le monde marchand :

« Je sais pas mais le jaune, pour une fille, ça va à un certain âge et nous on va avoir 18 ans. J'ai pas envie de jouer ma petite racaille avec mon scooter pétant. Celui-là, je ne l'aime pas du tout, ma mère me dit : si, il est super joli ! »

La forme, quant à elle, doit être harmonieuse, pas trop « carrée » pour les uns, plutôt « moto » pour les autres. On note l'attrait pour des modèles longilignes, qui « ressemblent à une fusée ».

Le classement par le bricolage

Le processus de classement social est à entendre dans ses deux formes : il permet à la fois de se distinguer de « l'altérité », quelle qu'elle soit, et à la fois d'appartenir à des groupes sociaux, qu'il s'agisse de classes d'âges, d'univers culturels, d'appartenances professionnelles, etc. Le bricolage des scooters permet, entre autres, de vivre une appartenance à un collectif. La plupart des jeunes qui bricolent le font avec des pairs, qu'ils soient encadrés ou non par des adultes. Généralement, l'apprentissage du bricolage naît de la fréquentation d'une personne ou d'un groupe qui s'adonne à cette pratique depuis longtemps. Même si les pères sont parfois présents, même si des éducateurs spécialisés animent des ateliers, il s'avère que ce sont surtout les copains ou les grands frères qui sont les initiateurs pour le bricolage : le type de modifications, les goûts pour certaines marques, les opérations techniques « habituelles » émanent presque toujours de copains plus expérimentés :

« J'l'ai bricolée parce que j'avais plein de copains, j'avais des copains plus âgés que moi et eux ils bricolaient leur mobylette et en fait ça m'plait pour aller plus vite et tout ça. » « C'est chez un copain ; c'était un fan de ça et il bricolait beaucoup, puis moi, ça m'est arrivé d'passer chez lui, il faisait ça, puis j'l'ai aidé quoi. »

Plus qu'une simple appartenance identitaire, le groupe de pairs fournit également un apprentissage, à condition bien sûr que le jeune accepte d'apprendre par l'autre et mémorise les actions qu'il aura pratiquées. Dans l'atelier de Villejean, l'appartenance au groupe de bricoleurs (Christopher, Yoann, les filles...) se double d'une appartenance à l'équipe de pilotes pour les compétitions. Les échanges montrent toute l'importance du vécu en commun, qu'il s'agisse des déplacements à Caen pour « courir », ou de la participation à l'organisation d'une fête de quartier. L'appartenance à ce groupe rythme la semaine, fournit des occupations et une contribution à la cité. Il est difficile de dire si ce groupe est le plus important dans la vie de ces jeunes, puisqu'ils parlent aussi de leur famille, du lycée professionnel, des autres copains du quartier, mais il semble que les jeunes

s'y sentent reconnus, y trouvent chacun une place en fonction de leurs talents ou de leur personnalité. De plus, ce qui semble crucial, ce lieu permet au groupe d'échanger avec d'autres : la compétition est surtout un échange, la construction artificielle d'une parité entre les compétiteurs afin qu'ils se mesurent l'un à l'autre¹¹². Les compétitions rassemblent une diversité de personnes représentant une diversité de styles, de villes d'origine, de couleurs, etc.

Les ateliers sont aussi des lieux où se côtoient filles et garçons : à Villejean comme à Fougères, on trouve un petit espace convivial où l'on peut s'asseoir, fumer une cigarette, se chahuter ; depuis la création de ces ateliers, les prouesses techniques des garçons ont toujours attiré les filles, sans que celles-ci ne se penchent une seconde sur un établi ou sur une pièce de moteur. Visiblement, ce n'est pas le bricolage qui les attire, mais les bricoleurs et, là encore, ce groupe d'appartenance. Enfin, l'altérité, c'est aussi le monde des adultes : à l'atelier, il y a des éducateurs, parfois des gens de la mairie, parfois des sociologues... Ici, le fait de bricoler et de faire de la compétition offre au jeune une position, une raison d'être là ; pas besoin alors de se justifier, de chercher à légitimer sa présence, puisque la place des jeunes en ces lieux, centrale, est « naturellement » légitime.

Ces phénomènes d'appartenance et de rencontre de l'altérité ne sont que des banalités. Pourtant, de récentes études sur les dispositifs d'animation en direction des populations juvéniles montrent combien il est difficile pour certains d'aller vers l'autre ou, plus difficile encore, de se mesurer à l'autre¹¹³. C'est ainsi que nous avons interprété l'abandon tardif de projets presque achevés, abandons qui sont fréquents et remettent en question les compétences des animateurs. Nombre d'animateurs ont vécu cette situation insensée où un projet, monté de but en blanc, échouait au moment de sa réalisation concrète : refus de participer à une course de solex trois jours avant la course, après trois semaines de préparation intense, refus de participer à une compétition de billard, échec d'un projet de radio avec les initiateurs du projet malgré les visites de radios et les engagements pris auprès des commerçants sponsors et du CSA, refus de descendre du mini bus pour descendre sur la plage, refus de prendre les pinceaux le matin d'un chantier, etc.

Se confronter à l'autre nous semble aller de soi, mais on constate que la période de la jeunesse est propice à des difficultés dans ce mouvement de soi vers autrui qui se construit ; la maîtrise de ces

¹¹² Roger Caillois, *Les jeux et les hommes*, Paris : Gallimard, 1958, p 50 : « Agon : un combat où l'égalité des chances est artificiellement créée pour que les antagonistes s'affrontent dans une situation idéale, susceptible de donner une valeur précise et incontestable au triomphe du vainqueur. »

¹¹³ C. Moreau et G. Gaultier, *Les jeunes dans l'espace public distants des institutions*, in *Agora débats jeunesse*, n°24, Paris : L'harmattan, 2001.

relations sociales s'acquiert donc, elle aussi, avec le temps, à condition que les jeunes puissent les expérimenter, s'exercer en quelque sorte à la rencontre comme l'on s'exerce au pilotage.

Le classement par le pilotage

Comme nous l'avons dit, l'épreuve du pilotage permet également de se mesurer à l'autre ; on peut penser que pour les populations juvéniles, la possession et l'usage d'un deux roues posent des enjeux identitaires hautement significatifs, même si bien sûr les deux-roues restent des moyens de locomotion. A la visée utilitaire – aller d'un point à un autre efficacement – se substitue ici la visée identitaire : l'important n'est pas tant d'aller d'un point à un autre, auquel cas n'importe quel engin roulant serait satisfaisant, mais bien de construire à la fois une appartenance et une identité singulière.

C'est pourquoi certains jeunes pilotes n'adopteront pas le même comportement selon qu'ils pilotent seuls, en groupe, ou aux yeux des autres. Dans bien des cas, il est indéniable que le regard des autres accentue considérablement les conduites à risques :

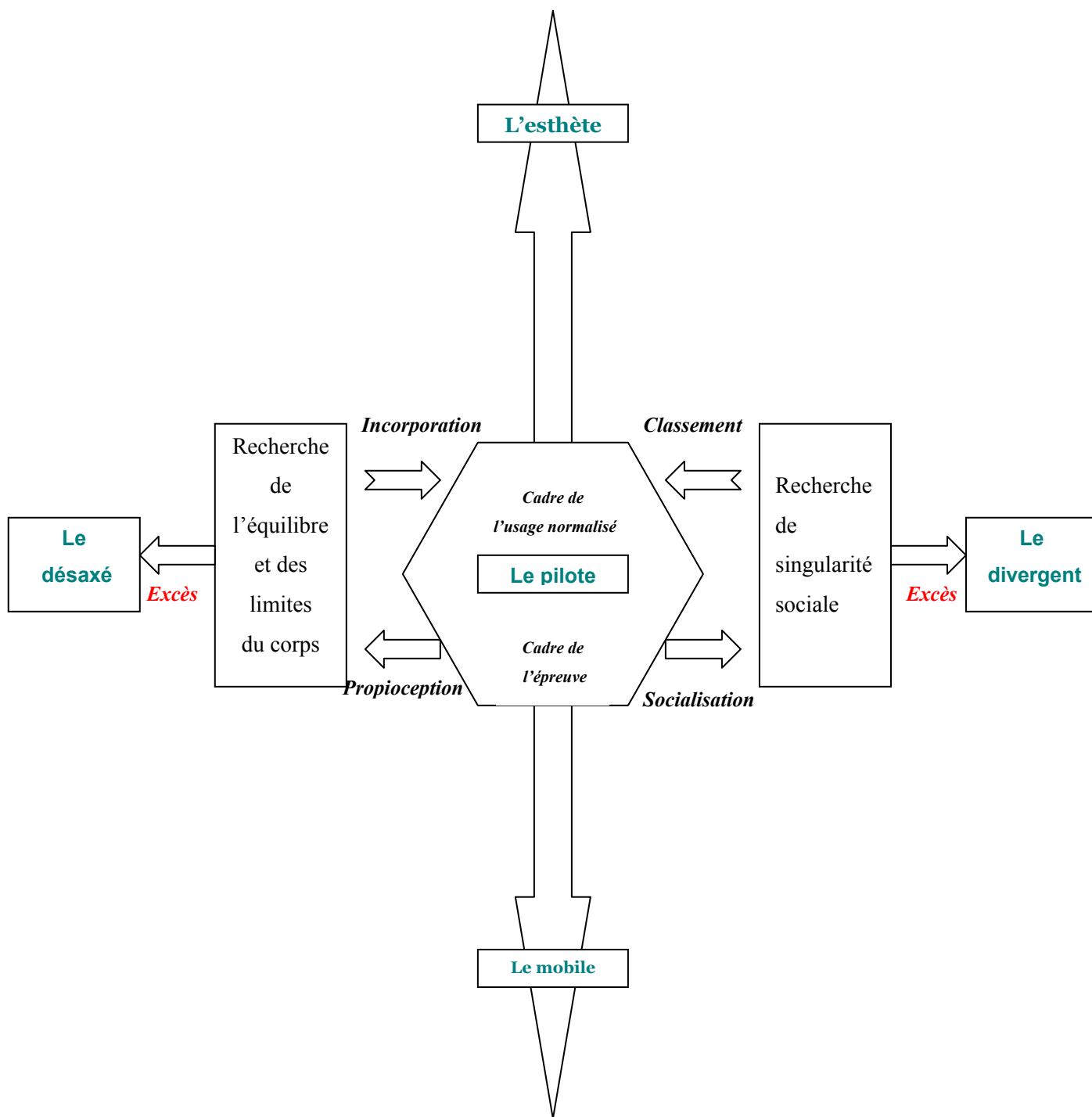
« Sinon des courses, non, c'est déjà essayer de montrer aux autres quand même que...Mais c'est vrai que le danger vient souvent de là, les accidents, c'est l'émulation entre l'un et l'autre. C'est souvent ça la source d'accidents. J'ai fait des imprudences ; j'ai des fois dépassé, j'ai fait des choses que je n'aurais pas faites autrement, c'est sûr ça, voilà des choses que tout seul je les aurais pas faites ... »

De façon générale, de même que la possession de tel ou tel engin me confère aux yeux des autres une appartenance sociale, elle induit aussi un style de pilotage qui contribuera à la définition de la personne et à l'image qu'elle donne aux autres. La conduite de la mobylette est souvent renvoyée à un style « baba cool » ; l'usage du scooter, à connotation plus urbaine, renseigne également, selon son type, sur certains traits de caractère de l'usager, du moins pour ceux qui savent décrypter ces signes. Le scooter classique – de type Peugeot- contribue à définir telle jeune fille comme étant de style classique. D'autres engins confèrent à leur usager un caractère plus agressif :

« Julie elle a un Peugeot et je sais pas, elle est classique et ça lui va bien, c'est un scooter classique, elle est classique. Quand on voit les vieux branleurs, c'est vraiment des branleurs qu'il y a dessus qui se la pètent. C'est très rare qu'on voie une fille très classe dessus, ou alors elle l'a emprunté à son copain... »

« Tu t'arrêtes au feu, il y a un scooter qui va arriver et ils vont tous accélérer à fond, c'est bon quoi ! Par rapport à l'influence de mes copains, le scooter c'est ouuuuhhh. ! »

Visée esthétique et Festive



Visée utilitaire

2. Le temps des excès

Les travaux de sociologie qui traitent du risque en font souvent une spécificité de la jeunesse¹¹⁴. Les jeunes, et notamment les garçons, semblent prendre plus de risques que les autres classes d'âges ; l'accidentologie et la mortalité juvéniles attestent ces constats. Les auteurs se réfèrent fréquemment à la psychologie pour mieux comprendre les différences motivationnelles et comportementales entre les jeunes ; les principales variables différentielles sont, avant tout, le sexe – ou plutôt l'identité de genre-, le rang dans la fratrie – les aînés étant généralement considérés comme plus prudents et les cadets plus laxistes devant le danger -, la structure familiale et les traits de personnalité¹¹⁵. Nous avons, pour notre part, tenté de comprendre la dynamique du risque à partir du processus de construction de la personne, sous-tendue à la fois par l'émergence du sujet – la somatisation, le schéma corporel- et par l'émergence à la personne – la socialisation.

Avant d'approfondir, en conclusion, la notion de risque, nous allons évoquer les deux grandes orientations des excès pratiqués par nos jeunes pilotes bricoleurs. En temps normal, l'ensemble des expériences corporelles est structurant pour le pilote ; les sensations, les émotions renseignent le pilote sur sa conduite et ont une incidence sur sa pratique à venir. De même, les expériences sociales du pilote, ses situations de réussite, d'échec, de prise de risques lui permettent de se classer socialement face aux autres et de structurer une identité à la fois singulière et à la fois « communicante ». Mais dans certains cas, comme nous allons le découvrir, l'expérience corporelle n'est plus structurante pour le jeune, qui dès lors peut malmener son corps sans en retenir les leçons ; on parlera ici du « désaxé ». Et de même, ce sont parfois les expériences sociales qui ne sont plus structurantes pour la personne en phase de construction, les défis devenant alors valables pour eux-mêmes, sans qu'ils n'influent durablement sur la construction identitaire ; on parlera pour, ces jeunes, des « divergents ».

L'excès corporel : les « désaxés »

Il existe vraisemblablement des jeunes qui ne semblent pas acquérir de nouvelles pratiques, de conduite plus appropriée, comme s'ils étaient toujours novices, comme s'ils n'avaient jamais eu de frayeur, ni d'accidents, alors que souvent ils les « collectionnent ». L'évaluation du risque ne semble

¹¹⁴ D. Lebreton, *Sociologie du risque*, Paris : PUF, 1995, p.89-110, ou encore JP Assailly, *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident*, Paris : Vigot, 1997.

¹¹⁵ J.P. Assailly, op. cité.

pas évolutive chez eux, comme elle l'est pour la plupart des pilotes. Nous parlons, ici, de difficultés à incorporer les expériences : comme si le vertige, la chute, la frayeur, la douleur ne valaient que pour eux-mêmes, sans influencer le devenir de la personne. Cette quête constante de vertiges, de situations limites, nous a amenés à parler, pour ces jeunes, de « désaxés » ; il semble que les expériences corporelles ne soient pas sédimentées dans leur schéma corporel, comme s'ils étaient toujours en déséquilibre, sans que leur corps ne constitue un axe vertical, entre la terre et le ciel.

Ce phénomène, comme bien d'autres situations « hors normes », ramène les sciences sociales à une question clé : s'agit-il d'une pathologie ? Si le « désaxé » ne présente aucun trouble neurologique, il s'agit soit d'un trouble dans le processus pré-rationnel d'incorporation – absence de *gestalltisation* -, soit d'un trouble du processus de socialisation – trouble de la rationalité sociologique-. Et s'il s'agit d'un trouble de la rationalité sociologique, s'agit-il d'une carence liée à un manque d'occasions de se structurer en tant que personne, ou d'une détérioration de cette capacité, c'est-à-dire d'une incapacité, sur certains points, à se construire en tant que personne ? Nous pensons plutôt que, dans le cas présent, il s'agit d'un déficit sociologique inhérent à la période de la jeunesse : de même que la jeune personne en construction cherche sa propre définition et sa place dans la société, face à une diversité de choix possibles, sans s'arrêter précisément à l'un d'eux, son schéma corporel semble encore en construction, à l'image du jeune enfant qui cherche à se frotter aux meubles, à se loger dans les moindres recoins pour éprouver sa propre matérialité. De même que socialement, l'on est encore vraiment rien si l'on peut être tout – absence de choix, maintien d'une infinité de possibles -, le corps n'a pas pris complètement ses mesures et ses habitudes et continue à tester toutes les possibilités offertes dans les situations, même les plus extrêmes.

On suppose donc que cette recherche de limites corporelles constitue, en partie, un trait caractéristique de la jeunesse, appelée par d'autres « phase d'expérimentation », que l'on retrouve tant à travers l'accidentologie qu'à travers la recherche d'ivresse, les usages de psychotropes, etc. On a donc tort, dans certains cas, de penser que les jeunes dits « à risques » cherchent à se distinguer, puisque, avant ce processus de distinction sociale, intervient la recherche de soi à travers une délimitation de son propre corps.

Pour autant, on ne peut définir la jeunesse uniquement comme une période biographique, un âge de la vie où l'on se construit ; sans développer ici la question d'une définition « unique » de la jeunesse, on s'en tiendra à évoquer un autre parti pris sociologique, pour qui « la jeunesse n'est qu'un mot¹¹⁶ ». Cette approche nominaliste insiste sur le fait que la « jeunesse » est une construction sociale, qui prend sa consistance par le regard qu'on y porte. Le terme même de jeunesse a pris de

¹¹⁶ P. Bourdieu, *Questions de sociologie*, Paris : De Minuit, 1984, p.143.

l'importance dans l'histoire en fonction des préoccupations sociales qui y sont liées, et en fonction des approches scientifiques issues du siècle des Lumières. Ainsi, la période de la jeunesse est façonnée, d'une part, par les caractéristiques physiologiques et sociologiques propres à la personne en devenir, et, d'autre part, par le regard, les catégorisations portées sur la jeunesse par le monde adulte. Et ce qui nous intéresse ici est que les prises de risques juvéniles, en augmentation constante dans certaines pratiques sociales, pourraient être liées au « prolongement » de la jeunesse, institué dans et par notre société contemporaine. Et il est curieux de constater, sur cette question, combien les pratiques de l'ivresse sont en augmentation parmi les jeunes générations, notamment françaises¹¹⁷. On assisterait à un phénomène où, plus on doit attendre pour devenir adulte (au sens traditionnel d'entrée dans la vie matrimoniale et dans la vie professionnelle), et plus notre personne corporelle tarde à se construire. On entend même, dans la bouche de certains pilotes, que le corps importe moins que la mobylette. Le vocable de « désaxé » désigne donc des jeunes qui seraient acteurs-victimes d'une forme de « décorporation », où l'engin semble plus précieux que le corps : « En mobylette, tu t'en fous un peu, nous dit se jeune pilote, parce qu'en fait t'as pas de carénage, t'as rien. Donc tu te casses la gueule, tu te fais mal, la mobylette a rien » .

Pour l'école médiationniste, on peut supposer que le pilote met en œuvre ses fonctions de proprioception – il identifie la situation, positionne son corps dans l'environnement – mais qu'en retour il ne « parvient » pas totalement au processus d'incorporation qui lui permettrait de se définir des limites et de sédimer ses expériences. L'épreuve semble donc toujours nouvelle, et le pilote toujours novice, car il n'a pas conservé la mémoire des épreuves précédentes. La mémoire, pour Jean Gagnepain, étant la somatisation de nos connaissances, on peut dire que les « désaxés » « souffrent » d'un déficit de somatisation. En d'autres termes, si l'on reprend l'idée selon laquelle la frontière du corps est perméable, ou encore « la peau n'est pas la vraie limite du corps¹¹⁸ », qui traverse nombre de travaux anthropologiques, on dira que le sujet s'échappe à lui-même et se projette dans son environnement, mais qu'en retour, l'expérience de l'environnement ne structure pas la personne des « désaxés » comme elle le fait dans un contexte plus conventionnel. Le processus d'incorporation se réalise dans un va-et-vient qui doit permettre dans un premier « temps » à la personne de sortir de ses limites physiologiques pour se projeter à l'extérieur, et dans un second « temps », permettre à l'environnement de structurer le corps. C'est précisément ce va-et-vient qui dysfonctionne chez le « désaxé », puisqu'il se projette vers l'extérieur sans que cet extérieur ne le structure en retour.

¹¹⁷ OFDT, Indicateurs et tendances, 2002, p. 31 : « Sur la période 93-99 – pour les adolescents -, les consommations répétées ont sensiblement augmenté, tendance plus ou moins marquée selon les produits... Pour le cannabis, l'augmentation est nette à tous les âges et pour les deux sexes. »

¹¹⁸ J.C. Kaufmann, *Le cœur à l'ouvrage. Théorie de l'action ménagère*, Paris : Nathan, 1997, p. 36.

Si l'on se réfère maintenant aux analyses de Luc Boltanski et de Laurent Thévenot, on retrouve cette idée de projection vers l'extérieur dans le régime d'action dit de familiarité. Ici, l'engagement corporel avec l'objet extérieur doit permettre de domestiquer l'objet, de le singulariser, d'y mettre une peu de soi. Mais en retour, l'usage doit permettre d'ajuster le geste à la chose. Au cours de l'engagement corporel, l'utilisateur attend un retour, s'attend à recevoir une réponse de l'objet manipulé (kinesthésique, visuel, sonore...) afin d'ajuster son geste à la chose. Or, chez le "désaxé" qui pilote et chute, le retour existe bien (la douleur, la frayeur...), mais ne lui permet pas, lors des épreuves suivantes, d'adapter sa conduite. Il ne fait pas vraiment corps avec sa machine, dans la mesure où la machine ne lui permet pas de domestiquer son corps. L'enveloppe corporelle se dilate bien, mais ne se rétracte pas en retour, ce qui rend le "désaxé" toujours novice.

Dans le prolongement de ces travaux, Dominique Boullier évoque également un régime d'action automatique, où l'usager semble réaliser une succession de gestes sans y penser, de façon mécanique, sur un mode supposant un faible investissement cognitif. On fait parfois les choses sans y réfléchir, parce qu'on a incorporé des compétences. C'est en quelque sorte l'accomplissement même du régime de familiarité : « Le régime automatique d'ajustement permet la répétition, la transposition d'une situation dans une autre ; il devient le modèle même de ma performance, grâce à ce couplage étroit entre l'homme et la machine, où les deux se comportent de façon automatique »¹¹⁹.

On peut supposer que, chez le "désaxé", les automatismes ne se construisent pas, et qu'il doit sans cesse appréhender toute nouvelle situation de pilotage. C'est pourquoi nous pensons que le "désaxé" ne se situe plus dans le cadre conventionnel de l'épreuve ; il y est à moitié, mais ne s'y adapte pas totalement. On ne pourra donc considérer qu'il oriente son action, qu'il s'inscrit dans une visée utilitaire ou esthétique, puisqu'il n'oriente pas son usage vers un but précis. Le pilotage vaut alors pour lui-même, avec pour seule finalité d'essayer d'entrer dans une épreuve dans laquelle il n'entre jamais complètement.

L'excès identitaire : les « divergents »

Nous avons formulé l'hypothèse que certains jeunes usagers de deux roues restaient inclassables aux yeux des autres, non pas tant parce qu'ils étaient trop novateurs, ce qui impliquerait un style inconnu et inclassable, mais surtout parce qu'ils ne parviennent pas eux-mêmes à se classer socialement. Ces jeunes, que nous avons appelés des « divergents », seraient en quelque sorte dans une quête permanente de différence, de spécificité, qui les rendrait du coup comparables avec rien, et donc

¹¹⁹ D. Boullier, Les voyageurs et les objets en régime automatique, in I. Joseph, *Ville en gare*, Paris : Aube, 1999, p. 304.

inclassables. C'est ce que nous avons appelé l'excès de singularité. Alors que - et le monde du scooter le montre bien - chaque jeune personne en devenir cumule, d'une part, une aspiration « communautaire » à appartenir à tel ou tel groupe, et une aspiration à se différencier des autres pour se construire singulièrement, nous supposons que les dits « divergents » insistent davantage sur leur singularité, leur propre spécificité, dans une quête effrénée, sans pouvoir se référer durablement à une appartenance collective. Ce qui fait sens pour les autres, en termes d'engin, de conduite, de comportement, ne les intéresse pas vraiment, puisqu'ils cherchent à être toujours différents. En conséquence, les engins, la conduite et les comportements de ces « divergents » ne fait plus sens pour les autres qui, au mieux, ne les comprennent pas, ou au pire, les évitent !

La plupart des jeunes interrogés distinguent spontanément leurs copains un peu excentriques, au style plutôt provocateurs, d'autres jeunes plutôt indéfinissables, tant ils excellent dans le risque, l'aberration, le « n'importe quoi ». Nombre de jeunes estiment en général prendre des risques, mais risques semblant calculés, avoir du sens et apporter quelque chose ; pour les divergents, le risque est recherché pour lui-même ; il ne rapporte rien en termes de construction identitaire. Nous avons, dans des précédentes recherches, supposé que, précisément, la période de la jeunesse conduisait les personnes à accentuer leur singularité – sur les plans de l'identité, des comportements à risques, des modes de consommation - . Si, en général, ces jeunes adultes maintiennent un désir d'être compris, ou au moins d'être identifiés à un style, un groupe, ils en conservent quelques stigmates et acceptent le dialogue, la confrontation avec l'altérité. Si, au contraire, et c'est le cas ici des « divergents », ils tendent à s'affranchir en permanence de tout code social ou signe d'appartenance, ils demeurent dans une quête éperdue d'une identité qui, malheureusement, ne se construit pas car elle ne fait pas sens aux yeux des autres. Et l'on sait bien en sociologie, et notamment avec les interactionnistes, combien le regard des autres est structurant pour l'identité de chacun. On aurait donc affaire à des jeunes en difficulté de construction car, s'ils donnent beaucoup à voir, ils ne laissent rien comprendre de ce qu'ils sont ou veulent être. Nous avons également formulé l'hypothèse selon laquelle cet excès de singularité s'accompagne d'une difficulté à assumer des responsabilités individuelles, et parfois à restreindre ses comportements, ce qui peut se traduire par la recherche de transgression, la consommation compulsive de biens ou de produits. Une recherche sur les jeunes en bas de tour avait montré que les délits et transgressions n'apportaient pas toujours une plus-value à leurs auteurs ; en effet, même si la plupart des jeunes réintègrent positivement à leur identité un acte de transgression – c'est ce que nous avons appelé la course à la garde à vue, où le jeune le plus glorieux est celui qui a commis l'acte le plus grave, ou qui est resté le plus longtemps au bureau de police... -, il subsiste des contrevenants qui persistent dans le déni, qui ne verbalisent pas autour de leurs transgressions, comme s'ils étaient incapables de les assumer et de les intégrer à leur identité ; c'est ce type de jeunes que nous appelons, ici, les « divergents ». Alors que la plupart racontent, et romancent, leurs actes les plus

« épiques », il est une sorte de jeunes qui semble victime de son comportement et ne peut intégrer ses expériences à son être social.

De retour de compétition, Christopher nous racontera comment il a chuté en se penchant trop dans un virage ; il trouvera toutes sortes de justifications, en montrant surtout le gain qu'il tira d'une telle situation. Au contraire, Yohan, son ami, multipliant les expériences « extrêmes », ne racontera pas sa chute, ou qu'à demi-mot, comme s'il ne pouvait en comprendre le sens, incapable également de s'en valoriser. On peut penser que devenir adulte implique de concilier une recherche de singularité et la capacité à dialoguer et à être compris des autres ; mais, pour certains jeunes, l'excès de singularité demeure la règle ; la capacité à entrer en dialogue – donc en relation – avec l'autre est compromise. Au moins pour un temps...

Partie 2

L'ordre des choses

Il est temps de quitter les garages, les ateliers improvisés, l'asphalte et le bitume pour prendre de la distance. Le cyclomoteur n'existe pas simplement dans la boutique du concessionnaire ou dans le cœur du jeune utilisateur. En nous transportant loin des situations, en remontant de longs réseaux, nous découvrons le même engin et notre utilisateur sous des formats différents. Le cyclomoteur nous permet de basculer dans un autre univers, d'entrer dans le monde des adultes, gardiens des règles.

Il existe bel et bien un ordre des choses dans lequel s'inscrivent le cyclomoteur, le pilote, et tous les usagers de la route. Cet ordre des choses est défini historiquement, et en permanence, par les différentes personnes adultes qui ont des responsabilités dans la société ; nous nous proposons donc d'analyser la relation qui existe entre les jeunes pilotes bricoleurs, d'une part, et le monde adulte normatif, d'autre part.

Tout d'abord, nous évoquerons la police des objets pour montrer combien les normes françaises, et européennes, sont inscrites dans les machines ; qu'il s'agisse des moteurs ou des organes de sécurité, un système de tests puis d'habilitations est mis en œuvre pour réguler le marché. Ensuite, les forces de sécurité (police et gendarmerie) s'attacheront à vérifier, auprès des usagers, que leurs engins répondent toujours aux normes fixées : nous verrons, ici, que les approches sont variées pour détecter les deux roues « défectueux », hors normes, et que la posture du gendarme n'est sans doute pas sans incidence, d'une part, sur son niveau d'expertise de la machine, et, d'autre part, sur son approche pédagogique auprès du jeune. On peut clairement constater que, plus le gendarme, à son tour, « fait corps » avec la machine, plus il est apte à l'expertiser et à entrer dans une relation de type pédagogique avec le jeune.

Sur le plan du bricolage, nous verrons que l'atelier se caractérise, lui aussi, par un certain ordre des choses ; toutefois, pour que le bricolage fasse sens, et pour que l'atelier en soit vraiment un, il importe que les bricoleurs mettent un peu de distance avec leur activité, qu'ils parviennent à schématiser les objets mécaniques, à ordonner leurs outils dans un cadre qui n'est pas seulement une espèce de cuisine personnalisée, mais bien un dispositif technique partagé. S'ils ne réalisent pas cette mise à distance, on peut parier que ces bricoleurs deviendront assurément des « bouèners » ...

Si l'on prolonge cette réflexion, on verra qu'aspérer au monde adulte, pour nos bricoleurs, ce n'est pas seulement respecter les réglementations techniques, accéder aux schémas et aux principes

d'organisation d'un atelier. L'âge adulte, ce sont aussi les relations avec l'autre sexe, avec le monde du travail, avec la prévention sanitaire, ou encore avec la grande toile du web. On constate, curieusement, que ces univers sont bien présents autour des bricoleurs car, dans les deux sites étudiés près de l'établi, on trouve le canapé...

Enfin, s'il existe bel et bien un ordre des choses réfléchi et mis en acte par les adultes, il paraît crucial de comprendre, aujourd'hui, par quelles modalités pédagogiques on transmet cet ordre des choses aux jeunes générations. En matière de sécurité routière, nous avons distingué deux approches, celle de la transmission formelle de savoirs (règles, statistiques, connaissances techniques...), et celle de la transmission par l'expérience (crash test, voitures tonneaux, images chocs...).

Finalement, nous tentons de mieux comprendre ce qui fonde la prise de risques chez les jeunes, à partir d'une réflexion sur leurs représentations, sur leur positionnement social et sur l'usage qu'ils font de leur corps.

Chapitre 1

La police des objets.

Les objets techniques ont une dimension profondément normative. Pour assurer le fonctionnement de ces objets, le concepteur distribue les rôles entre ces derniers et des utilisateurs virtuels. Il qualifie ces utilisateurs et leur prête des qualités et des compétences. Ainsi, l'objet technique prescrit et proscrie certains usages pour assurer l'accomplissement de la tâche. L'objet technique peut aussi assurer une mission sécuritaire disciplinaire interdisant ainsi certaines pratiques sociales jugées néfastes pour la viabilité économique du dispositif. Les objets techniques sont alors les alliés des humains dans la gestion d'un ordre social. Sur la voirie, nombreux sont les objets et les dispositifs techniques qui interdisent, ou au contraire favorisent des pratiques jugées illicites. Ainsi, le gendarme se couche au milieu de la chaussée pour limiter la vitesse des véhicules à l'approche d'une école. Il devient ainsi l'allié objectif des forces de police et de gendarmerie. « Le gendarme couché » est le gardien de normes que le « gendarme debout » ne parvient plus à faire respecter faute de temps. L'automobiliste ralentit-il pour préserver son confort et ses amortisseurs ou pour respecter la réglementation qui se rappelle soudain à lui ? Peu importe, les humains ont délégué à des non-humains la charge de veiller au respect des règles¹²⁰. Mais les humains peuvent se faire à leur tour les gardiens des objets devenus les jouets de bricoleurs astucieux. Ils prennent soin des objets, les réparent, les réinitialisent, les entretiennent... pour qu'ils puissent tenir leur place et jouer leur rôle. Ils veillent au respect des normes techniques inscrites dans l'objet par les concepteurs et les constructeurs. Lorsque des humains semblent s'affranchir des règles de la cité, les objets techniques sont parfois mobilisés. Ainsi, humains et non-humains se donnent la main pour tenter de faire tenir des dispositifs à la fois sociaux et techniques.

1. « Passager aux Mines ».

Au Bureau des Véhicules lourds et des deux-roues de la sous-Direction de la Réglementation Technique des Véhicules, de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, nous retrouvons notre cyclomoteur inscrit dans des textes : arrêtés, directives, circulaires, codes de différentes natures. En « montant à Paris », en franchissant les portes du ministère, nous pénétrons de plain-pied dans un *monde civique* chargé

¹²⁰ B. Latour, Le cornélien dilemme d'une ceinture de sécurité, in *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, Paris : La découverte, 1993.

d'organiser la mise à l'épreuve des objets techniques. Les cyclomoteurs intègrent en leur sein des lois physiques et des lois sociales. En ce sens, ce sont des compromis entre différents *mondes*. Ainsi, ils sont une traduction technique de la loi. De ce point de vue, l'objet de série est grand dans la mesure où il incarne un être collectif auquel il donne corps : la loi. Mais, tout au long de sa carrière, le cyclomoteur, cet être collectif auquel il prête son corps, cet individu technique va subir les assauts de jeunes utilisateurs soucieux de le domestiquer, de le faire entrer dans leur univers de pratiques. Lorsqu'il sort d'usine, le cyclomoteur, produit de série, neuf et vierge de tout usage, atteint une forme de perfection. Il est du collectif pur et ne connaît que des utilisateurs abstraits et raisonnables faits pour le service comme il est fait pour les servir dans un environnement « sans relief ». Lorsque le cyclomoteur se libère de la chaîne de montage et découvre un client ou un utilisateur, il est soudain confronté à la singularité des territoires, des manières de piloter et de consommer. Il ne retrouvera plus cette « perfection » des origines. Un certain nombre de professionnels (ingénieurs des Mines, policiers et gendarmes, assureurs, experts, etc.) ont cependant pour mission de veiller au respect des normes inscrites dans la matière même du cyclomoteur.

La réception nationale.

Le cyclomoteur ne circule pas simplement sur le réseau routier, il circule aussi sur un marché économique. Le cyclomoteur, comme bien de consommation, comme marchandise, doit pouvoir entrer, voire conquérir, de nouveaux marchés. Mais avant de « pénétrer » sur le marché, il doit subir un contrôle afin d'apprécier sa conformité réglementaire. Lors d'une procédure dite de « réception », les ingénieurs des Mines et des laboratoires d'essais ont la charge de veiller au respect de la législation et de la réglementation en vigueur. La réception est ainsi une mise à l'épreuve du cyclomoteur. Ces professionnels sont ainsi les gardiens des opérations de traduction cadrées par des conventions. En d'autres termes, le cyclomoteur est-il une traduction technique des textes réglementaires ? Jusqu'à une date récente, la réception des cyclomoteurs était confiée aux administrations des différents Etats qui appliquaient les textes législatifs et réglementaires en vigueur sur leur sol. Ainsi, « au siècle dernier », on pouvait dénombrer quinze définitions différentes des cyclomoteurs parmi les douze pays de la Communauté Economique Européenne. Depuis le 17 juin 1999, les cyclomoteurs d'un nouveau type sont soumis à la réception européenne. A compter du 17 juin 2003, tous les cyclomoteurs neufs devront subir ce type de réception. La réception européenne vise notamment à renforcer la réglementation en matière « d'émissions polluantes » et « d'anti-manipulations ».

La réglementation en matière d'anti-manipulation¹²¹ n'est pas nouvelle. En effet, une circulaire du 31 juillet 1970¹²², relative à l'arrêté du 20 novembre 1969 et portant sur les conditions

¹²¹ Le terme n'est pas utilisé dans la circulaire.

d'application de l'article R. 188 du Code de la route évoque déjà cette question. On peut lire dans cette circulaire :

« Il est impossible, bien que regrettable, d'empêcher que des usagers bien outillés et adroits ne modifient des pièces essentielles des moteurs de cyclomoteurs en vue d'obtenir des performances plus élevées. Il est pratiquement impossible d'empêcher ces pratiques répréhensibles, car, au prix d'adroites modifications, il est souvent possible d'obtenir d'un moteur une puissance plus élevée que celle à laquelle le constructeur a jugé prudent de limiter son véhicule. Il existe des fabricants aussi avisés que peu scrupuleux, qui présentent à la réception des moteurs bridés pouvant être facilement modifiés de telle sorte qu'un usager moyen pourra obtenir des vitesses largement supérieures à la vitesse limite permise. »

Si le ministère de l'Équipement et du Logement avoue son impuissance face aux « usagers bien outillés » et « adroits », il entend cependant limiter l'action des « usagers moyens » susceptibles de s'engager dans des opérations de manipulation. La circulaire, destinée aux préfets et aux ingénieurs en chef des Mines, prend la forme d'un mode d'emploi permettant aux professionnels chargés de la réception des cyclomoteurs de limiter l'action des « fabricants avisés et peu scrupuleux ». Ainsi, les ingénieurs des Mines devront s'employer à détecter ces objets qui limitent artificiellement la puissance des moteurs et peuvent être très facilement enlevés ou remplacés après l'épreuve de la réception. Ainsi, « le joint d'embase de cylindre situé entre carter et cylindre, ne doit pas présenter d'étranglement artificiel des canaux de transfert ». Cet étranglement limiterait artificiellement la puissance de l'engin et pourrait être enlevé. De la même manière, « il est possible de limiter la vitesse d'un cyclomoteur en utilisant un gicleur de carburateur différent du gicleur optimum. Aussi devra-t-il être contrôlé, au moment de la réception, que la vitesse de 45 à 50 km/heure¹²³ ne soit pas dépassée lorsqu'on remplace le gicleur équipant le carburateur immédiatement supérieur par un gicleur immédiatement inférieur ».

Dès 1970, les termes du débat sont posés : « des fabricants peu scrupuleux » équipent les cyclomoteurs de pièces afin de brider les cyclomoteurs mis sur le marché. Ces cyclomoteurs bridés sont ainsi conformes à la réglementation française et peuvent subir l'épreuve de la réception. Mais ces cyclomoteurs bridés ne fonctionnent plus de manière optimale. Ils perdent en concrétisation et courent le risque de retourner à l'atelier avant la fin de la période de garantie.

« Il est possible aux utilisateurs de pratiquer sur le piston en face de la lumière d'admission une encoche de 2 à 3 mm de hauteur de façon à accroître la durée de la période d'admission. Il ne s'agit

¹²² CR – REC 6,31 – Circulaire du 31 juillet 1970.

¹²³ La vitesse d'un cyclomoteur était à cette époque limitée à 50km/h.

pas d'une modification aisée. Par contre, il devra être contrôlé que le constructeur ne livre pas son moteur avec l'encoche déjà effectuée mais avec le piston retourné (l'avant à la place de l'arrière). Il suffit alors de retourner le piston pour rendre l'encoche opérante et augmenter la puissance »

Sans limiter la puissance du moteur, le constructeur peut offrir la possibilité à l'utilisateur d'augmenter la puissance de son engin. Le constructeur offre ainsi plusieurs définitions de l'utilisateur qui, s'il est suffisamment adroit, pourra augmenter la puissance de sa machine. Ainsi, « l'utilisateur adroit » est déjà inscrit dans le script du cyclomoteur par « le fabricant peu scrupuleux ».

La réception européenne.

Une directive européenne en date du 30 juin 1992¹²⁴ se propose de définir les bases d'un futur marché unique des véhicules à moteurs à deux ou trois roues. La diversité des réglementations nationales et le foisonnement des définitions du cyclomoteur contribuent largement à cloisonner et à morceler le marché du cyclomoteur en Europe. L'enjeu est ainsi de pouvoir mettre en place une procédure de réception unique et reconnue par l'ensemble des Etats membres de la CEE afin de favoriser les échanges à l'intérieur de la Communauté. L'harmonisation des normes techniques devrait ainsi permettre une meilleure protection de l'utilisateur de la route (sécurité routière) de l'environnement et des consommateurs. Une directive européenne en date du 2 février 1995¹²⁵ précise les méthodes de mesure de la vitesse maximale des cyclomoteurs. En d'autres termes, cette directive définit les conditions de mise à l'épreuve du cyclomoteur. Une troisième directive¹²⁶ complète l'arsenal réglementaire et trouve, sous forme de seize arrêtés techniques, une transcription en droit français. Ces arrêtés techniques ont pour ambition, d'une part, de rendre plus difficile l'augmentation de la puissance des moteurs¹²⁷ et, d'autre part, d'identifier – grâce à un marquage dans le métal – les pièces qui concourent à cette limitation de puissance : le cylindre, le carburateur, la pipe d'admission, le système d'échappement. Le marquage des pièces permet ainsi de vérifier, lors d'un contrôle ou d'un accident, la conformité du cyclomoteur au modèle de série soumis à réception. En effet, les pièces « sensibles » ne peuvent être changées si elles concourent à augmenter la vitesse du cyclomoteur de plus de 5 km/h. Par ailleurs, un certain nombre de pièces sont placées « sous contrôle » : le joint de

¹²⁴ Directive 92/61/CEE « relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues ».

¹²⁵ Directive 95/1/CE du parlement européen et du conseil du 2 février 1995 « relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux et trois roues ».

¹²⁶ Directive n° 97/24 CE.

¹²⁷ Le chapitre 7 de la directive 97/24 CE est intitulé : « Mesure contre la manipulation des cyclomoteurs à deux roues et des motocycles ».

culasse ne doit pas avoir une épaisseur supérieure à 1,3 mm ; le joint cylindre/carter ne doit pas avoir une épaisseur supérieure à 0,5 mm après montage, les éléments limitant la pleine charge du cyclomoteur sont interdits (butée de papillon, de poignée...) ; les clapets à lames vibrantes sont fixés par des boulons auto cassants et démontables avec des outils spéciaux accessibles aux seuls professionnels. Ainsi, l'ingénieur est invité à organiser la traque de ces éléments, parfois anodins, qui permettent d'augmenter la vitesse d'un cyclomoteur lorsqu'ils ont été modifiés, changés ou retirés. Les textes réglementaires intègrent le fait que certains constructeurs proposent des produits pouvant déroger à la réglementation. Ces mêmes textes intègrent le fait que des « utilisateurs adroits » puissent s'employer à modifier leur cyclomoteur. Ainsi, ils demandent aux constructeurs de disposer dans la machine des objets gardiens de la norme. Le boulon auto cassant en est un parfait exemple. L'objet sacrifie son intégrité physique pour que force reste à la loi, loi qui prescrit le démontage de cette pièce par de non-professionnels. Seul le professionnel dispose des outils nécessaires pour se coupler à l'objet technique. L'outil est un sésame dont la seule possession autorise le couplage avec l'objet technique. Le législateur donne ainsi les clefs de cette boîte noire aux professionnels du cyclomoteur. Les objets « complices » (les brides) du constructeur peuvent aussi devenir les alliés du législateur (les boulons auto cassants).

Mais, si certains professionnels du deux-roues se refusent à réaliser la moindre transformation sur les cyclomoteurs, d'autres semblent plus compréhensifs et proposent, lors de l'achat, de réaliser le débridage de l'engin au motif que les constructeurs, dont ils sont les concessionnaires, le recommandent. Les moteurs sont artificiellement bridés. Ils sont fréquemment conçus pour « tourner » à des régimes et à des vitesses beaucoup plus élevés. La bride, qui permet de limiter les performances du moteur le temps de la réception, constitue un obstacle au bon fonctionnement du cyclomoteur. La construction d'un marché unique et l'harmonisation des procédures de réception devraient limiter ce phénomène.

Pour mettre un terme à cette pratique, la Prévention Routière, association loi 1901 comptant plus de 200 000 adhérents, a entamé une action en justice contre un certain nombre de constructeurs « pour mise sur le marché de véhicules trop facilement débridables ». Quatre cyclomoteurs ont été rodés, modifiés¹²⁸ par la Prévention Routière puis testés par les techniciens de l'Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle (UTAC), laboratoire d'essais agréé par le ministère de l'Équipement du Logement et des Transports. Notre interlocuteur de la Prévention Routière, comme la plupart des personnes rencontrées, souligne l'existence d'une contradiction : de nombreux produits homologués sont disponibles en magasin ou sur catalogue, mais ne peuvent être installés, pour un

¹²⁸ Remplacement du pot d'échappement, du carburateur, de l'ensemble chemise et piston par un kit de 75 centimètres cube, etc.

usage sur la voie publique, si la vitesse du cyclomoteur est augmentée. Écoutons ces experts automobiles :

« Le débridage signifie que le cyclomoteur a été bridé au préalable. Il l'a été par le constructeur pour limiter les capacités du potentiel de l'engin : échappement obturé, buse dans le carburateur, etc. Mais c'est une tromperie. On bride par des artifices et c'est débridé chez le motociste. Les cyclomoteurs, c'est une monstrueuse hypocrisie économique, technique et sociale. Il y a des magasins qui vendent des kits en vitrine. »

« Certains cyclomoteurs sont bridés et pratiquement vendus avec le débridage. Ça fait partie du package. On enlève la buse de venturi... Ce sont des mini-motos. »

Un cyclomoteur dont la vitesse est supérieure à 45 km/heure n'est plus un cyclomoteur. En effet, selon le Code de la route, un cyclomoteur est « un véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h »¹²⁹. Certains concessionnaires ou revendeurs précisent l'existence d'une interdiction en apposant une affichette : « produit réservé à la compétition » ou en demandant le numéro de licence FFM. Cependant, une confusion demeure dans l'esprit des utilisateurs. Pourquoi un produit homologué ne pourrait-il pas être installé sur un cyclomoteur ? Lorsque les jeunes installent un kit de 75 cm³, ils ont conscience d'enfreindre la loi ; ils ont conscience que leur cyclomoteur n'est plus un cyclomoteur et dès lors, qu'ils peuvent être verbalisés. Au contraire, lorsqu'ils améliorent les vitesses de leur engin en ajoutant des pièces homologuées, ils n'en ont pas toujours conscience. Le marquage des « pièces sensibles » facilitera le contrôle des cyclomoteurs. En effet, jusqu'à présent les forces de police et de gendarmerie pouvaient difficilement verbaliser un jeune pilote ayant installé une pièce homologuée sur un cyclomoteur. Les contrôles effectués par l'UTAC pour le compte de la Prévention Routière montrent que le remplacement de certains éléments (un pot d'échappement par exemple) peut faire chuter la vitesse du cyclomoteur et avoir les effets inverses de ceux recherchés. À l'inverse, ces mêmes contrôles soulignent qu'un cyclomoteur sorti d'usine peut avoir une « vitesse maximale mesurée » supérieure à 50 km/h !

¹²⁹ Art. R. 311-1. Du Code de la route (Livre III Titre 1^{er} Chapitre 1^{er}).

2. « Mais que fait la police ? »

Police et gendarmerie.

Les contrôles routiers de la police ou de la gendarmerie peuvent aussi être assimilés à des mises à l'épreuve. L'épreuve prend la forme d'une évaluation du cyclomoteur et de son utilisateur en fonction de la législation et de la réglementation en vigueur. En d'autres termes, policiers et gendarmes veillent au respect de la loi. Les textes législatifs et réglementaires, dont ils sont les gardiens, renvoient à un collectif, à des êtres sans corps mais de grandes tailles : l'Etat de droit, la démocratie... Ces contrôles sont par nature civiques, ils tentent d'apprécier la capacité d'une machine et de son utilisateur à respecter des conventions spécialisées qui s'inscrivent dans un corpus de textes à visée plus générale. Ainsi, le cyclomoteur sorti d'usine est en soi une mesure étalon. Il est l'instrument de sa propre mesure. Mais cette mise à l'épreuve, ces contrôles et les modalités d'application de la loi peuvent prendre des formes variées en fonction des compétences et du statut des différentes forces de police et de gendarmerie. Le pilotage, entendu comme épreuve sur route, nécessite un engagement corporel très fort pour faire corps avec sa machine et son environnement. La situation n'est pas fondamentalement différente lorsque les forces de l'ordre réalisent un contrôle. En effet, les policiers et les gendarmes doivent s'engager en personne, corporellement, s'ils souhaitent réaliser une évaluation approfondie.

Nous sommes à l'angle d'une rue, quelque part en Bretagne. Deux fonctionnaires de la Brigade de Contrôle Technique (BCT)¹³⁰, accompagnés de deux motards, tendent l'oreille. Un cyclomoteur au bruit suspect s'approche du point de contrôle. D'un geste qui ne supporte aucune discussion, l'un des motards encore casqué signale au cyclomotoriste de se ranger sur le côté. Le policier de la BCT, en bleu de travail, arme à la ceinture, casquette visée sur la tête, tourne autour du cyclomoteur. Il part à la recherche de traces. Son « flair », son expérience l'ont orienté vers cet engin « visiblement » trop bruyant. L'oreille permet de faire un premier tri et d'isoler les machines suspectes. Mais l'oreille ne peut faire la preuve de l'infraction¹³¹. Il faut appareiller la mesure pour construire la preuve. Le fonctionnaire recherche la plaque constructeur sur laquelle figure un numéro

¹³⁰ La camionnette de la BCT est un petit laboratoire ambulancier. Elle contient un analyseur de gaz et un opacimètre pour mesurer les teneurs en CO₂, NO_x... des moteurs, un groupe électrogène, des panneaux triflashs, des boîtes à outils, des cônes...

¹³¹ Il arrive pourtant que certains représentants des forces de l'ordre réalisent un contrôle à l'oreille.

TPSI¹³² qui lui indique le volume sonore autorisé : 85 décibels à 5000 tours/minute par exemple. Cette première recherche pourtant très simple nécessite déjà un engagement du corps. En effet, la plaque constructeur peut être rivetée à différents emplacements. La poussière, la boue, l'huile ont parfois dissimulé cette plaque qui devient alors invisible. Du bout des doigts, parfois à l'aide d'un pinceau ou d'un chiffon, presque couché sous le cyclomoteur, le policier de la BCT cherche la plaque constructeur. Ses mains calleuses et ses ongles noirs trahissent cette proximité physique avec les objets techniques. Son bleu de travail lui permet ce corps à corps avec la machine. Lorsque enfin il a découvert la plaque constructeur, il peut procéder à la mesure. Un motard tient d'une main un compte-tours qu'il approche du fil de bougie du cyclomoteur. De l'autre main, il tourne la poignée des gaz pour atteindre la vitesse recommandée. Le fonctionnaire de la BCT approche du moteur un sonomètre¹³³ pour apprécier le volume sonore de la machine. Les chiffres rouges défilent à toute vitesse sur l'écran du sonomètre : « 96 décibels ! Il est débridé ? » interroge le policier. Le contrôle demande fréquemment le concours des jeunes *pilotes*. En effet, lorsque le cyclomoteur n'a plus de béquille ou est équipé d'une béquille latérale, la roue arrière colle à la route. Le jeune utilisateur est alors chargé de soulever son cyclomoteur pour permettre à la roue arrière de tourner librement. Ce détail n'a rien d'anecdotique. En effet, les policiers mesurent ainsi la volonté des jeunes à participer à l'établissement de la preuve. Si le jeune se montre peu coopératif, il s'expose « aux foudres » du policier qui lui rappellera la règle. En effet, la plupart des utilisateurs contrôlés pourraient être verbalisés, leur cyclomoteur étant rarement conventionnel. Mais, il faut parfois savoir « fermer les yeux », sans quoi le policier risque de s'engager dans d'interminables discussions avec le contrevenant qui tentera de faire entendre son point de vue et de défendre sa cause. Des pans entiers de sa vie peuvent en quelques minutes être mobilisés pour sa cause. Un père violent, une mère absente, un frère en prison, entre en scène et pèse dans la balance. L'affaire s'est déplacée. Le policier ne juge plus simplement un utilisateur de cyclomoteur, il apprécie l'existence d'un fils, d'un frère, d'une famille. Mais le policier veille à ne pas « se faire rouler dans la farine », à ne pas se faire abuser. Ainsi, se montrer trop sévère, c'est prendre le risque de voir le débat glisser vers un univers moins maîtrisable parce que moins instrumenté. En effet, comment apprécier la bonne foi du jeune si ce n'est en pesant le poids d'arguments invérifiables ?

¹³² TPSI : Travaux Publics Silencieux.

¹³³ L'Article R.318-3 du Code de la route précise que : « les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains. Le moteur doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux en bon état de fonctionnement, sans possibilité d'interruption par le conducteur. Toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux est interdite (...) ». En Bretagne, seule la BCT dispose de sonomètres pour réaliser ce type de contrôles largement orienter sur la mesure du bruit.

Le fonctionnaire du BCT part à la recherche d'un numéro de moteur, d'un numéro de châssis qu'il pourra retrouver sur l'assurance que lui tend le *pilote*. Le policier tente de déplacer le cyclomoteur et son utilisateur le long de longues chaînes de traduction. Le pilote est-il l'assuré, est-il le propriétaire de l'engin ? Pour opérer ces traductions, le policier fait dialoguer des objets et des hommes. Le fonctionnaire regarde le visage du jeune homme, puis la photo collée sur la carte d'identité. Il compare les noms inscrits sur cette pièce d'identité et sur les documents d'assurance, le numéro inscrit sur le moteur et le châssis et celui figurant sur les papiers d'assurance. L'épreuve se situe précisément dans ce jeu de correspondances. Lorsqu'un cyclomoteur présente un défaut de plaque constructeur, l'atmosphère devient plus lourde. Lorsque le pilote ne peut présenter, ni attestation d'assurance, ni pièce d'identité, le jeu des correspondances devient plus difficile : « il est pas volé au moins, ce scooter ? » questionne un motard perplexe. Le policier de la BCT gagne sa camionnette et interroge par radio le « fichier central » où sont référencés les cyclomoteurs volés. Il communique la marque, le type, le numéro du moteur et patiente quelques minutes. La réponse tombe : « inconnu au fichier ». L'utilisateur n'est pas un voleur ! La situation s'apaise.

L'après-midi, nous nous enfonçons dans le bocage breton pour « traquer », avec les gendarmes, les cyclomoteurs débridés, trafiqués ou non conformes. Une fois par an, la compagnie de gendarmerie du lieu réalise une opération de grande envergure pour marquer les esprits. Trente-deux militaires de la gendarmerie¹³⁴ et quatre policiers municipaux sont mobilisés. Ils sont répartis en cinq points de contrôle sur l'arrondissement. Deux journalistes couvrent l'événement. Les gendarmes en tenue, képi sur la tête, interpellent quelques jeunes *pilotes*. Les militaires tournent autour de l'engin, vérifient la présence des équipements obligatoires¹³⁵, contrôlent le BSR du *pilote*, l'âge du passager, s'assurent que le casque est bien sanglé, etc. Ils tentent parfois de trouver la plaque constructeur ou le numéro du moteur, mais le plus souvent ils y renoncent. Ils ne s'engagent pas dans ce corps à corps avec la machine qui leur permettrait de découvrir, sous une trappe ou sous une couche de cambouis, un numéro pour ainsi faire jouer des correspondances. Portant une tenue réglementaire, ils hésiteront à se frotter inutilement à une machine qu'ils connaissent mal. Ils ne disposent pas de cette compétence qui leur permet de faire des allers-retours entre cette chose qu'ils ont sous les yeux ou entre les mains

¹³⁴ Les gendarmes appartiennent aux différentes brigades de la compagnie et aux brigades motorisées du chef-lieu d'arrondissement et d'un chef-lieu voisin.

¹³⁵ Feu de croisement (Art. R. 313-3 du Code de la route), feu de position arrière (Art. R. 313-5), feu stop (Art. R. 313-7), catadioptr arrière rouge de forme non triangulaire (Art. R. 313-18), catadioptr latéral de forme non triangulaire et de couleur orangée (Art. R. 313-19), les pédales doivent comporter des catadioptr (sauf si celles-ci sont rétractables) (Art. R. 313-20), une plaque constructeur mentionnant le nom du constructeur, la marque de réception, le numéro d'identification, le niveau sonore à l'arrêt et le régime moteur correspondant (Art. R. 317-9).

et un engin conventionnel qui leur servirait de point de repère. Faute d'un engagement corporel, ils ne trouveront pas les prises nécessaires à l'expertise. La machine leur parle peu, précisément parce qu'elle s'adresse à ceux qui savent la toucher ou la lire du bout des doigts. Le fait qu'ils soient gendarmes et non policiers n'a pour nous aucune importance. La différence statutaire nous importe peu. Plus fondamentale est à nos yeux cette capacité à s'engager dans un corps à corps avec la machine. Cependant, cet engagement n'a de sens que si policiers ou gendarmes sont en mesure de faire dialoguer ces prises avec un corpus de connaissances techniques et réglementaires.

Polices d'assurances.

Les jeunes pilotes craignent autant leur assureur que les forces de police et de gendarmerie. Et si « l'assurance ne marchait pas ? » s'interrogent-ils ! Cette crainte, largement entretenue par les assureurs, les associations de prévention et les forces de l'ordre, constitue, dans une certaine mesure, un garde-fou qui limite l'ampleur des transformations réalisées. En effet, les assureurs peuvent s'appuyer sur le code des assurances et prévoir des clauses de résiliation dans les contrats en cas de transformation des cyclomoteurs. Lorsque le cyclomoteur est débridé, « manipulé » en vue d'en augmenter la puissance, il n'est plus, par définition, un cyclomoteur. L'engin relève donc d'un autre groupe de tarification et d'une prime d'assurance différente. Dans un tel cas, l'assuré peut en informer son assureur qui peut, soit dénoncer le contrat, soit proposer un nouveau montant de la prime d'assurance¹³⁶ Un tel cas est rare. Si l'assureur n'a pas été informé des transformations apportées, il peut s'appuyer sur l'article L. 113-8 du code des assurances pour invoquer la nullité du contrat. Mais il devra alors prouver la mauvaise foi de l'assuré¹³⁷. Dans cette hypothèse, il ne peut y avoir « d'opposition au tiers », mais l'assureur peut se retourner contre l'assuré. Enfin, si le cyclomoteur n'est plus un cyclomoteur, le pilote doit être en possession du permis A. Si tel n'est pas le cas, l'assureur peut faire valoir « une exclusion de garantie », conformément à l'article 211-10 du code des assurances. L'exclusion de garantie n'est pas une nullité du contrat, mais a les mêmes effets. Les tiers sont indemnisés, mais l'assureur peut se retourner contre l'assuré.

Généralement, titulaire d'un Brevet de Technicien Supérieur¹³⁸, l'expert, commis par l'assureur, a la charge d'évaluer les dommages lors d'un sinistre et d'en apprécier le coût. L'expert a un rôle « d'évaluateur » ; il est rarement « le policier de l'assurance, cela fait partie de sa déontologie. Il reste dans le cadre de l'expertise amiable ». Sa mission essentielle consiste à évaluer les dommages et non à apprécier la conformité du cyclomoteur.

¹³⁶ Article L 113-4 du code des assurances.

¹³⁷ Article L 113-9 du code des assurances.

¹³⁸ Moteur à Combustion Interne (MCI) ou Maintenance Après Vente Automobile (MAVA).

« L'échappement rallongé et sans chicane, un carburateur, etc. On sait que ça augmente les performances, mais on ne déculasse pas. On n'a pas un rôle de policier. C'est à l'assureur de voir. C'est une hypocrisie, c'est vendu, c'est assuré. »

Si l'expert constate que l'engin a des « caractéristiques surprenantes », il peut en informer son mandant, mais ce cas de figure est extrêmement rare. Par ailleurs, il resterait à prouver que les modifications apportées au cyclomoteur sont l'une des causes de l'accident. « On ne va pas déculasser » nous dit cet expert, « c'est du visuel ». L'expert n'entre pas dans la machine et ne s'engage pas corporellement avec celle-ci. A l'inverse, ce représentant de la Prévention Routière, soucieux de mettre à l'épreuve les cyclomoteurs testés, nous dit s'être « fait suer » pour les roder. Il a, en quelque sorte, « donné de sa personne » pour établir les conditions¹³⁹ de l'épreuve.

¹³⁹ Celles-ci sont en effet très précises. Ainsi, l'UTAC précise dans son procès verbal que la pression atmosphérique était de 762 mmHg, la vitesse et la direction du vent de 0 à 5 Km/h NW, la température de 6°, l'hygrométrie de 45%.

Chapitre 2 l'ordre et l'atelier

1. « La bouène ».

Mercredi 14 heures. L'atelier mécanique ouvre ses portes aux jeunes de l'agglomération de Fougères qui souhaitent travailler sur leur cyclomoteur et bénéficier des conseils de l'éducateur spécialisé : Marcel. Ce lieu, créé voici plus de quinze ans par une association de prévention¹⁴⁰, a pour but de « permettre à des jeunes déstructurés, désocialisés, de renforcer ou de reconstruire leur personnalité et de restaurer un lien social avec leur environnement »¹⁴¹. On trouve le même type de lieu, quoique fort différent, à Villejean, quartier prioritaire de la ville de Rennes ; là aussi, c'est un éducateur spécialisé, ancien mécanicien, qui maintient « l'ordre » dans l'atelier, et surtout qui accompagne et mobilise les jeunes du quartier autour de la mécanique et de la compétition.

Lorsque l'humain « dysfonctionne », les objets techniques en général, et le cyclomoteur classique en particulier, peuvent être appelés à la rescousse pour refaire de la personne et du social. Pour cette association de prévention, l'activité technique n'est pas une finalité en soi. Le cyclomoteur n'est qu'un moyen pour conduire des actions de prévention, d'insertion et de « promotion sociale des jeunes et des familles ». Le cyclomoteur offre une incroyable palette d'activités. Ainsi, au sein des ateliers, il est possible de réparer sa propre machine, d'en refaire une de toutes pièces avec l'aide d'un spécialiste, de louer un cyclomoteur, d'acheter des pièces d'occasion, de participer à un « camp mob », à un raid, à une « concentration » de cyclomoteurs, à des compétitions de « mobs cross », de vitesse, etc. Le cyclomoteur constitue ainsi un *intermédiaire*¹⁴² entre les jeunes et les adultes, professionnels de l'action sociale. Autour d'un cyclomoteur, en travaillant côte à côte, il est possible d'établir un

¹⁴⁰ En Ille et Vilaine, deux associations de prévention ont mis en place des ateliers mécanique proposant aux « jeunes » des activités autour du cyclomoteur : le Cap, du service de prévention APEAA, Association de Promotion de l'Enfance, l'Adolescence et l'Adulte à Fougères, et le Relais, équipes de prévention de Rennes.

¹⁴¹ Extrait rapport d'activité du CAP, à Fougères.

¹⁴² M. Callon, *Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc*, in *L'année sociologique*, 1986, n° 3-4, pp. 169-208. M. Callon, *Réseaux technico-économiques et irréversibilités*, in R. Boyer, B. Chanance et O. Godard, Paris : Editions de l'EHESS, 1991, pp. 195-229.

dialogue¹⁴³, de se redéfinir mutuellement dans le regard de l'autre. En redonnant aux jeunes « déstructurés ou désocialisés » une maîtrise sur les choses, en transmettant des savoir-faire techniques, l'éducateur permet aux jeunes de se connecter aux objets, c'est-à-dire d'entrer en contact avec le monde replié inscrit dans le cyclomoteur. Ainsi, entrant dans la technique, le jeune découvre le réseau socio-technique inscrit dans le cyclomoteur. Il découvre un monde, à la fois technique et social, construit par des adultes et coordonné par des règles, des conventions, etc. Par ailleurs, le cyclomoteur justifie la présence de l'éducateur spécialisé auprès « du jeune ». L'éducateur spécialisé est celui qui dispose d'une certaine maîtrise sur les choses. L'acquisition de ces compétences techniques permet aussi « au jeune » de se grandir. Replacé dans un réseau constitué d'hommes (les éducateurs, les professionnels, les constructeurs, etc.) et de machines auxquelles il peut se connecter par ses savoir-faire, il devient commensurable dans un univers technique, dans un *monde industriel*¹⁴⁴. Ainsi, l'acquisition de connaissances contribue à grandir la personne qui devient, aux yeux des autres et à ses propres yeux, un bon technicien, un bricoleur astucieux et habile, un « fabuleux sorcier »¹⁴⁵, un type avec des doigts en or, etc. Dans le même temps, ses compétences le replacent dans un réseau socio-technique.

« La bouène » (le bricolage) : c'est l'expression d'un mode de vie, basé sur la débrouillardise, l'habileté manuelle, l'imagination et enfin parfois la maîtrise des techniques mécaniques. Ce mode de vie et ses conséquences ne sont pas forcément compatibles avec les normes sociales communément admises ; notamment le Code de la route. Les « mobs du Cap » permettent donc aux jeunes d'exprimer leur « savoir-faire » sur un support qui reste légal dans un contexte particulier : le garage, le circuit. Cependant, pour beaucoup, seul le résultat compte et souvent la destruction permet la résolution du problème posé par un objet qui doit bouger et qui reste souvent obstinément immobile (...) Le détruire par la violence est un moyen simple de sortir de l'impasse, l'honneur est sauf. Différer son plaisir, parce qu'il faut être méthodique, soigneux, habile et réfléchi et donc maîtriser sa frustration pour enfin réussir à se faire « transporter », c'est apprendre, semble-t-il, à devenir adulte¹⁴⁶.

¹⁴³ « S'il est facile individuellement ou en groupe d'aborder les problèmes généraux de sécurité, de techniques, de lois, de risques, il est souvent difficile d'aborder directement les problèmes personnels. Le fait de travailler avec le jeune sur sa mobylette permet d'établir une relation de confiance, de créer un climat propice à l'échange qui amènera progressivement le jeune à exprimer ses difficultés et à y trouver remède. Le fait d'en parler et de les relativiser permet souvent de redémarrer, le rôle de l'éducateur étant principalement de dynamiser le jeune, de le valoriser à ses yeux et à ceux de ses pairs, de lui permettre de s'exprimer et de montrer qu'il est aussi capable de faire des choses, de l'aider à se faire reconnaître comme capable de posséder des savoir-faire ». (Extrait d'un rapport d'activité du CAP, à Fougères.)

¹⁴⁴ L. Boltanski et L. Thévenot (1991), Op. Cit.

¹⁴⁵ L'expression est celle d'un expert en automobile, rencontré lors de la recherche.

¹⁴⁶ Extrait d'un rapport d'activité du CAP, à Fougères.

Les jeunes utilisateurs de cyclomoteurs sont ainsi invités à entrer dans un autre rapport avec les choses, à rompre avec un régime de violence dont l'issue est la mort de l'objet. La maîtrise de savoir-faire permet cette sortie de la violence. Mais pour y parvenir, il faut faire preuve de méthode, de soin, d'habileté, c'est-à-dire parvenir à se grandir dans un monde gouverné par des principes d'équivalence industrielle.

Ces qualités demandent généralement une certaine maîtrise de la conduite de son propre travail. Il faut « réfléchir », c'est-à-dire s'interroger sur la tâche à accomplir, mobiliser des savoirs, des schémas, des plans stockés en mémoire. Il faut parvenir à s'extraire de la situation, décoller de l'objet, mettre fin au corps à corps qui peut prendre la forme d'un *mano a mano*. La maîtrise technique est aussi une maîtrise de soi qui permet de placer l'objet à distance. Ainsi, la grandeur technique naît de cette capacité à s'engager dans un régime de compréhension, c'est-à-dire de faire dialoguer des plis et des repères, et de s'inscrire dans un réseau socio-technique stabilisé par des conventions. Conduire des projets (la compétition, les camps, la réparation d'une mobylette, les concentrations, etc.), « faire des plans », sont aussi des manières de s'abstraire de la situation et du présent. Ce sont des façons de se projeter en dehors de soi pour construire sa propre histoire. Ainsi, le plan-projet, comme le plan-ressource (schémas, etc.), permet de sortir de l'ici et maintenant, de sortir du *bricolage*, de la « bouène¹⁴⁷ ».

Sortir de « la bouène », c'est aussi retourner dans un espace balisé par la loi. En effet, les normes techniques s'appuient sur un cadre réglementaire et législatif qui leur donne leur légitimité. L'éducateur spécialisé invite les jeunes pilotes à se défaire de leur kit 75 cm³ installé sur leur cyclomoteur¹⁴⁸. Pour y parvenir, il mobilise fréquemment des arguments techniques. Les pannes, le coût élevé des pièces, la perte de *concrétisation* de l'objet technique sont des invitations à respecter la loi. « L'ordre des choses » ramène ainsi « le jeune » dans le « droit chemin ». Ces deux dimensions (industrielle et civique) sont très présentes dans la démarche engagée par l'association de prévention. C'est par l'objet technique que le jeune pilote retourne dans un espace de relations sociales plus ou moins jalonné par la loi et le code.

¹⁴⁷ « La bouène » est une variante locale du verbe bouiner, c'est-à-dire bricoler au sens péjoratif du terme.

¹⁴⁸ « Notre travail auprès de tous les jeunes est axé sur la prévention des accidents et le respect du Code de la route, la conformité des cyclomoteurs. Depuis janvier, 7 jeunes ont remis leur véhicule en état d'origine, c'est-à-dire, enlever le kit 75 cm³ pour remettre un de 49 cm³ comme prévu par la loi, après de nombreuses discussions sur les risques encourus par de telles modification : P.V. saisie momentanée du véhicule, mais surtout refus de l'assurance de régler les sinistres » (Extrait d'un rapport d'activité du CAP, à Fougères).

2. L'atelier.

Pour les professionnels de l'éducation spécialisée, l'enjeu consiste à permettre « aux jeunes » de retourner dans un espace sous équivalence, au sein duquel les acteurs peuvent apprécier leur grandeurs respectives selon des règles et sortir de la situation pour prendre de la distance par rapport aux choses. Ce double mouvement de retour et de sortie se déroule au sein d'un environnement : l'atelier. L'atelier, comme environnement, comme espace de sociabilité, contribue à réaliser ce double mouvement.

L'atelier de Marcel et de Bill.

L'atelier mis en place par l'association de prévention est un univers d'ordre. A l'étage, les carburateurs, les pistons, les bielles, les carters moteur, les culasses, les pots d'échappement, les variateurs... sont alignés côte à côte sur des étagères. On a ainsi dans l'espace une « vue éclatée » du cyclomoteur. Plus loin, des cyclomoteurs hors d'usage sont adossés les uns contre les autres. Au rez-de-chaussée, des outils, matérialisés par leur ombre et leur nom, sont accrochés sur un tableau mural. Un alvéole est réservé à Vincent qui prépare les cyclomoteurs pour les proposer à des « jeunes » désargentés. Il y a installé un palan pour soulever les cyclomoteurs, un établi, sa caisse à outils, etc. Ainsi, l'atelier animé par Marcel et Vincent ne ressemble en rien à celui de Bill présenté par le romancier R. Pirsig.

« A en juger par le désordre de l'atelier, Bill doit être un de ces mécaniciens de la vieille école, doués d'une mémoire photographique, qui rangent n'importe quoi n'importe où. Des clés, des tournevis, des pièces de rechange, des neuves ou des vieilles, de vieilles motos et des motos neuves, des prospectus, des catalogues, le fouillis est tel qu'on ne voit plus les établis (...) Bill n'a sûrement qu'à se retourner et à allonger le bras pour trouver l'instrument qu'il cherche. J'en ai connu plus d'un comme lui. C'est affolant de les regarder faire. Or, ils s'en tirent aussi bien que les autres – et quelques fois plus vite. Sauf si par malheur un client déplace un outil de trente centimètres à gauche ; ils en ont pour des jours à le retrouver »¹⁴⁹.

L'atelier de Bill est un espace ordonné, mais c'est un espace ordonné à sa mesure, c'est un environnement fait pour lui seul, dont il est le centre. C'est un espace à la portée de sa main. Mais c'est un atelier dans lequel les autres ne peuvent pas trouver place. Sa singularité ne lui permet plus de s'ouvrir à d'autres. Cet atelier est un espace familier dans lequel Bill a déposé sa propre mémoire. Un client déplace un objet et Bill perd la mémoire. L'atelier de Marcel et de Vincent est au contraire un

¹⁴⁹ R. Pirsig, Op. Cit., p. 112.

espace partagé, un espace qui se veut ouvert et accueillant. Cependant, cet environnement n'est pas sans mémoire. En regardant les choses de plus près, on découvrirait les petites habitudes et les manies de Marcel et Vincent, l'histoire de l'atelier, le dépôt laissé par des générations d'éducateurs... L'atelier dispose d'une mémoire qui permet de soulager le travail des opérateurs techniques, qu'ils soient jeunes ou vieux. Ainsi, en entrant dans cet espace, « les jeunes » découvrent une forme de rationalité qui permet de réaliser des tâches avec plus d'efficacité. L'ordre a un sens parce qu'il permet de soulager la mémoire et l'investissement cognitif de l'opérateur en situation de travail. Ainsi, respecter l'ordre des choses, ranger son tournevis, la clef de 12 ou la pince à griffes sur le tableau mural, ce n'est pas simplement se conformer au règlement intérieur de l'établissement, c'est permettre à d'autres de réaliser une tâche avec les outils appropriés et dans les meilleurs délais. Il n'y a rien de plus agaçant que de perdre une demi-heure à chercher l'outil indispensable que de précédents utilisateurs n'ont pas rangé.

La cuisine de Bernard et d'Eric.

En entrant dans l'atelier, « le jeune » pénètre dans un espace rationalisé comme l'est une cuisine ordinaire. Bernard Conein souligne que « la cuisine n'est pas une pièce, ce n'est pas un espace composé d'objets physiques, mais un environnement artefactuel, construit et modifiable par l'agent... De plus en plus, la cuisine moderne ressemble à un atelier. Son arrangement devient une ressource cognitive pour organiser les tâches en simplifiant les raisonnements de la cuisinière pour gagner du temps... La disposition des artefacts et des outils est une sorte de mise en mémoire externe de l'information »¹⁵⁰, ou « d'encodage »¹⁵¹. L'information apparaît ainsi distribuée et localement disponible. Edwin Hutchins¹⁵² et Donald Norman émettent l'hypothèse que la cognition est distribuée entre des organismes et un environnement. On peut ainsi « concevoir l'interaction entre l'agent et l'environnement comme un système de cognition distribuée »¹⁵³. A partir d'une étude réalisée auprès de pilotes d'avion, Edwin Hutchins montre « comment le « cockpit » se souvient des vitesses ». Il souligne que l'on « considère en général la mémoire comme une fonction psychologique interne à l'individu. Pourtant, certaines tâches de mémorisation, dans le cockpit, sont accomplies par des systèmes fonctionnels qui transcendent les limites d'un seul acteur individuel. Les processus de mémoire peuvent être distribués parmi des agents humains ou repartis entre des agents humains et des dispositifs externes de représentation »¹⁵⁴. Ainsi, selon Bernard Conein, « l'espace n'est plus

¹⁵⁰ B. Conein (1990), Art. Cit.

¹⁵¹ D. Kirsh (1999), Art. Cit.

¹⁵² E. Hutchins, Comment le « cockpit » se souvient de ses vitesses, in *Sociologie du travail* n°4, 1994, pp. 451-473.

¹⁵³ B. Conein (1990), Art. Cit., p. 106.

¹⁵⁴ E. Hutchins (1994), Art. Cit., p. 468.

seulement une sorte de mémoire externe, mais aussi une mémoire computationnelle... Des opérations sont gelées par le mode d'architecture et d'instrumentation qui est rendu disponible à l'avance »¹⁵⁵. Le monde peut fonctionner comme une base de données et peut être regardé comme un « artefact cognitif »¹⁵⁶. Mais les objets ne fournissent pas de simples aides mémoire distribués dans l'espace ; ils contribuent aussi à fournir à l'agent des plans d'actions. « Une partie de la planification peut être conçue comme un marquage de l'environnement où la disposition des objets dans l'espace fournit des repères »¹⁵⁷ soulignent Bernard Conein et Eric Jacopin. Par exemple, « l'arrangement de l'environnement (d'un supermarché) (*arena*) met en forme une situation (*setting*) de telle sorte que l'ordre dans lequel sont déposés les éléments dans le chariot reflète leur place dans les rayons »¹⁵⁸. Ainsi, « les rayons du supermarché peuvent être traités comme une projection de la liste des courses dans l'environnement »¹⁵⁹. Le couteau déposé sur la motte de beurre ouvert et découpé constitue un micro-plan et définit des sous-plans (prendre le couteau, découper la portion de beurre...). La transformation de la situation (*setting*) et la modification de la forme générale des ingrédients (volume, forme : beurre fondu, œufs battus en neige...) renseignent sur l'état de la situation et constitue un cadre temporel de l'action. Le plan peut donc prendre différentes formes et s'ancrer dans le temps et l'espace.

Le livre et l'outil.

Ainsi, la cuisine ou l'atelier tranche avec le « foutoir » que peuvent connaître certains « jeunes ». En rangeant les choses à leur place, Marcel et Vincent invitent les « jeunes » à distribuer leur mémoire, à partager la charge cognitive entre eux et les objets, à stabiliser l'environnement en amont de la tâche, c'est-à-dire à différer les actions en se projetant dans le temps, à construire des plans *in situ*, à rationaliser sa pratique, etc. Le rangement est déjà une invitation à sortir de soi et du temps présent pour entrer dans un espace partagé par d'autres. « Le jeune », soucieux d'accomplir une tâche, découvre les avantages incomparables d'un univers rangé. En la matière, le rangement, c'est-à-dire l'établissement d'une règle, constitue l'un des principes du partage.

L'atelier de Marcel et Vincent n'est pas un atelier classique. Il a d'autres vertus. L'atelier est un espace pédagogique. Le tableau mural qui supporte les outils est aussi un objet de contrôle. L'ombre peinte de l'outil dénonce en quelque sorte l'utilisateur peu scrupuleux qui aurait oublié de

¹⁵⁵ B. Conein (1990), Art. Cit.

¹⁵⁶ D. Norman, Les artefacts cognitifs, in *Raisons Pratiques* n° 4, p.17.

¹⁵⁷ B. Conein et E. Jacopin (1993), Art. Cit., p.59.

¹⁵⁸ J. Lave, *Cognition in practice*, Cambridge : Cambridge University Press, 1988.

¹⁵⁹ B. Conein et E. Jacopin (1993), Art. Cit. p. 59.

ranger les outils. Le tableau ne nous parle pas simplement de l'accomplissement de la tâche, il nous informe aussi du respect des règles en vigueur. L'intérêt du tableau mural ne s'arrête pas à ce seul aspect disciplinaire. Sous l'ombre peinte figure le nom des outils. Le sociologue s'en étonne. A quoi bon faire figurer sur un tableau le nom d'outils cent fois manipulés ? Les outils ne sont pas toujours connus des « jeunes ». En travaillant, ils entrent dans un espace professionnel balisé par un vocabulaire conventionnel. Mais le nom doit aussi être saisi comme support graphique de la langue. A l'opposé du tableau, sur un panneau mural, figurent des pages extraites d'une revue technique. Ces pages sont des recettes comportant à la fois des consignes et des prescriptions. Marcel invite parfois les jeunes à lire ces pages composées de textes et de schémas. Ils le font généralement en rechignant : « ils n'aiment pas lire ! ». De même à Villejean, les revues techniques reposent sur des étagères, mais les jeunes les consultent très peu : « C'est des vieux, on les a déjà tous lus ! », ou encore : « Les bouquins, c'est Jacky ! »

Ces supports graphiques (textes et schémas) permettent non seulement au « jeune » de s'extraire de lui-même, mais aussi de rebondir en différents points de l'espace. La lecture du texte ou du schéma conduira le lecteur à s'orienter vers le tableau où il pourra trouver les outils mentionnés dans la revue technique. S'il ne connaît pas ces outils, il pourra lire leur nom sous l'ombre peinte. Les deux tableaux, le livre et l'outil dialoguent et renvoient le « jeune » de l'un à l'autre, dessinant ainsi un espace à l'intérieur duquel se construira le savoir-faire. C'est cet espace qu'anime l'éducateur spécialisé. Son rôle consiste notamment à organiser cette circulation, cette transformation, cette traduction du bricoleur en lecteur (et inversement). C'est en organisant ces passages qu'il permet « au jeune » de sortir de lui-même et de s'inscrire dans cet espace collectif qu'est l'atelier ou le monde des bricoleurs avertis. Il est clair que ce travail est ponctuel. L'atelier n'est pas un Lycée d'Enseignement Professionnel (LEP) et le rôle des éducateurs n'est pas de dispenser un enseignement de mécanique. Mais ces deux tableaux illustrent bien le travail de passage opéré par les éducateurs. Ce déplacement d'un tableau à l'autre permet d'obtenir des effets ricochets intéressants. En effet, comme nous l'explique Marcel, « les jeunes » ne lisent pas. Ils ne lisent pas les noms des plaques de rues et se repèrent en mobilisant les éléments du cadre bâti (en face de la gare, à côté de l'arrêt de bus...), de l'*arène* urbaine. Là encore, ils restent collés à leur propre expérience. Au contraire, lire le nom des rues, c'est s'inscrire dans un espace (a priori) partagé et transportable sous d'autres formats : le plan de ville. Lire le nom des rues, c'est s'inscrire (a priori) dans un espace qui fait histoire. Ainsi, l'écriture permet de sortir de son territoire propre pour investir un territoire partagé et s'approprier un objet mémoire, traduction de la ville : le plan.

En dehors de ces fonctions pédagogiques, l'atelier est aussi un lieu de passage. On y vient pour acheter des pièces, participer à une concentration, réparer sa « meule », discuter avec les copains, boire un café, fumer une clope. Mais c'est aussi un lieu de passage vers l'âge adulte. En effet, l'atelier,

espace masculin, a un envers féminin moins *industriel* et plus *domestique* : il est baptisé Loukoui à Fougères et est plus informel à Rennes ; ces espaces plus domestiques renforcent le rôle formateur de l'atelier, et introduisent d'une autre manière les jeunes bricoleurs vers les prémises de l'âge adulte.

Légende

Autour de la machine, des jeunes, un éducateur, un sociologue discutent les yeux fixés sur leurs outils et sur la pièce à démonter. Une proximité, une complicité naît de ce corps à corps avec les choses. Des cigarettes, des conseils s'échangent, des mains se croisent au cours de cette rencontre éphémère.



3. L'établi et le canapé.

L'atelier est composé de deux parties distinctes : « l'établi »¹⁶⁰ et « le canapé ». « L'établi » est formé de plusieurs salles dédiées à la mécanique. On y bricole, on y travaille, on y stocke des pièces et des machines (kartings, vélos, cyclomoteurs), on y achète des pistons, des chemises, des carburateurs, des cadres, des cyclomoteurs. Les objets (pièces, outils, etc.) sont omniprésents dans cet espace qui sent l'essence et l'huile pour moteur deux-temps. Le « canapé » est l'envers féminin de « l'établi ». « Le canapé » est une salle logée au cœur de l'atelier. On vient y boire un café au bar, s'y réchauffer, jouer aux jeux de société, discuter avec les éducatrices et les éducateurs, surfer sur internet, faire ses devoirs, etc. L'endroit porte un nom : « Loukoumi », gravé sur une planche de bois. Même si, à Villejean, il n'y a pas de cloisons, on distingue bien les deux espaces, le coin canapé étant réservé aux cendriers, aux plaquettes de prévention qui informent sur la sexualité, les préservatifs, les drogues, la sécurité routière. Chaque fois que nous nous sommes rendus dans ces lieux, on y trouvait Sandrine, ou l'une de ses amies, venue observer, de loin, les prouesses techniques des garçons. Serait-elle, elle-aussi, mordue de mécanique ? Vraisemblablement non. Le local joue une autre fonction : on y prépare des bricoleurs, peut-être des génies ; on y prépare des pilotes, pour certains des bolides. Mais, par dessus tout, on y prépare des hommes.

Notre immersion près des bricoleurs nous a montré en quoi ils devenaient adultes : dans l'atelier, ils s'affranchissent du métal pour analyser le moteur en plans et graphiques. Les outils sont mis en ordre car, à la différence de ceux de Bill, ils n'appartiennent pas à une seule personne, mais à une société, un collectif, et chacun doit pouvoir s'y retrouver. Lors de l'épreuve sur route, c'est son corps que le pilote s'approprie, grâce à l'engin qui en devient le prolongement ; il se construit aussi un être social, avec sa propriété (son deux roues, son casque, ses habits...) et son positionnement statutaire : untel sera le bolide, tel autre le barjot. Autant d'éléments qui contribuent à la construction d'une personne adulte.

Le canapé, pour sa part, parfait l'apprentissage : alors que tous ces jeunes vivent leur passion auprès de leurs copains, de leurs pairs, ils expérimentent également la relation à l'autre sexe. On aurait tort de sous-estimer l'importance de cette expérience. Aujourd'hui, on s'accorde généralement pour dire que jusqu'à douze ans les activités des garçons et des filles sont peu différenciées. Puis on s'inscrit au collège, on entre dans la puberté, et l'on poursuit l'apprentissage de l'identité des genres : petit à petit, les groupes sexués se resserrent, les cours d'éducation physique sont séparés, les relations entre garçons et filles s'amenuisent. Nombre de travaux montrent comment les garçons, notamment,

¹⁶⁰ L'expression a été relevée dans un document de l'association de prévention.

érotisent leur expression verbale, tout en étant mal à l'aise avec l'autre sexe. Pourtant, la définition du passage à l'âge adulte correspond bien, dans toutes les sociétés, à l'entrée dans la vie conjugale, puis dans la parentalité.

La remarque paraît symbolique, mais l'atelier, univers éminemment masculin, contribue aussi à la construction de ces jeunes adultes parce qu'il facilite la relation à l'autre sexe. De mémoire d'éducateur, on a toujours vu des jeunes filles accompagner les bricoleurs ; lassées de rester frigorifiées dans un univers très métallique, elles proposèrent à Fougères de se construire un lieu plus chaleureux qui deviendra, en quelque sorte, un élément clef de la socialisation des jeunes.

De plus, ce coin canapé n'est pas qu'un espace-temps où les garçons fréquentent les filles : il symbolise un lien beaucoup plus large avec le monde normé des adultes : c'est ici que l'on réceptionne les messages de prévention conçus par les adultes ; c'est ici que l'on se connecte à la toile du réseau internet ; c'est ici que l'on prépare un CV pour affronter un éventuel employeur.

Et, spécialement à Fougères, c'est dans cet espace que l'on rencontre des tas d'adultes, autour d'un café chaud... Hier un sociologue, aujourd'hui un concessionnaire, et demain, peut-être un assureur ! De la même manière que l'atelier véhicule avec lui tout un monde ordonné de réglementations, de codes et d'homologations, le coin canapé inscrit nos jeunes pilotes dans un monde beaucoup plus large, empreint de sexualité, de travail, d'informations sur la société. Ces jeunes se préparent petit à petit au modèle du véhicule familial, la voiture, symbolisant l'unité et la liberté de la famille nucléaire occidentale. Avant de passer dans le monde de la voiture, le monde des grands, des personnes majeures ayant le statut de citoyens à part entière, les usagers de l'atelier apprennent, pratiquent le monde des grands, même si statutairement ils n'y appartiennent pas encore. Ils participent à une histoire, celle de leur société, qui dépasse largement le seul contexte de l'atelier.

Aussi bien à Rennes qu'à Villejean, cette histoire est souvent évoquée par les jeunes ; les événements qui la structurent s'apparentent parfois à des mythes fondateurs. Dans les deux ateliers, on « récite » cette histoire, ce jour où tel député est venu inaugurer l'atelier, à grand renfort de journalistes et de rafraîchissements. On s'appuie sur des icônes, ces photos un peu vieilles où les personnalités locales entourent des bricoleurs devant une sculpture « mécanologique » aux airs d'un emblème totémique¹⁶¹.

¹⁶¹ En effet, chacun des deux ateliers arbore une « sculpture » qui a fait date : pour Fougères, il s'agit d'un engin aux formes extravagantes, à quatre roues propulsées par deux moteurs de mobylette, qui fut inauguré par le Vice-Président du Conseil Général. A Villejean, il s'agit d'un pilote, construit en pièces mécaniques, fièrement campé sur un tricycle futuriste.

Mais surtout, cette histoire, on la fabrique tous les jours, on y met sa patte, on y met du sien : dans les deux cas, la construction ou la rénovation du local a mobilisé les jeunes d'une époque, pour agrandir le bâti, construire un grenier, un lieu de stockage, un coin canapé. Même si les bricoleurs d'aujourd'hui l'ont oublié, ils savent implicitement que cet endroit est le leur, car non seulement il fait partie de leur histoire, mais eux-aussi font partie de son histoire.

4. Les deux mobylettes de Christopher.

On se souvient de Régis, Max et Mathias qui, soucieux d'apprécier leurs compétences respectives, avaient mis en place des épreuves originales et développé des procédures d'objectivation de celles-ci. Leur prétention à se mesurer les avaient conduits à développer un certain nombre de règles plus ou moins formalisées et, dans le même temps, à transformer leur cyclomoteur afin que celui-ci puisse soutenir ces épreuves. Leur démarche, par bien des aspects, se rapproche des épreuves ou des compétitions sportives. Les épreuves sportives sont des formes exacerbées des épreuves ordinaires. En forçant le trait, elles nous donnent à voir certains traits, plus discrets, déjà présents dans certaines épreuves de la vie quotidienne. En déclinant une succession d'articles formant le règlement de l'épreuve, elle déroule en quelque sorte le cadre normatif qui est le leur pour pouvoir arbitrer et faire la preuve de l'existence d'une justice. Ainsi, l'épreuve sportive est un univers normalisé constitué d'une multitude d'objets techniques, instruments de mesure de la grandeur des acteurs engagés dans la situation. En compétition, tout semble homologué, agréé, normalisé pour pouvoir juger en toute objectivité la grandeur respective des protagonistes. Ainsi, le circuit sur lequel se déroule la compétition de cyclomoteurs est homologué, comme le sont les machines, les pilotes, les commissaires de courses. Par exemple, les pilotes devront avoir plus de 6 ans, disposer d'un permis de moto (catégorie A-B ou AL) ou d'une équivalence s'ils ont moins de 18 ans et d'un certificat médical.

« Le candidat à la pratique du sport motocycliste doit subir une visite médicale complète et sévère. Les normes exigées pour l'appareil visuel (avec ou sans correction) sont : un minimum de 5 /10^{ième} par œil ; la somme de l'œil droit et de l'œil gauche ne peut pas être inférieure à 13/10ième. Un certificat d'ophtalmologiste est obligatoire lors de la première demande de licence si la vue est corrigée. Un examen portera notamment sur l'appareil cardio-vasculaire...¹⁶² »

Avant de s'engager dans une épreuve sur piste, le pilote devra subir d'autres épreuves pour vérifier et évaluer la qualité des ses « appareils incorporés » et de ses compétences. Il faut en quelque sorte qu'il soit homologué ou compatible avec sa machine pour avoir le droit de s'y coupler. Mais ces professionnels qui lui font subir des examens sont eux-mêmes certifiés conformes et agréés pour faire

¹⁶² Site internet de la FFM.

passer des épreuves. Quel que soit le fil par lequel on déroule (pilote, machine, etc.) l'écheveau, on découvre un long réseau d'hommes, d'objets techniques, d'institutions, d'environnements normalisés. Ainsi, ces jeunes pilotes, par leur participation aux compétitions de cyclomoteurs, s'inscrivent dans un espace normalisé qui leur donne l'occasion de se grandir. Mais cette inscription dans un monde de l'épreuve n'a de sens que s'ils acceptent d'entendre les conseils et les recommandations des éducateurs spécialisés. Ce n'est qu'à cette condition qu'ils pourront obtenir une place honorable, voire faire la Une de la presse locale et la fierté de leur éducateur.

« L'éducateur, dans l'ambiance course, devient mécano de stand, « directeur de course », reporter photo, secouriste, animateur de camping... Les jeunes sont très fiers d'avoir eu, en double page, leur photo publiée dans Mob-Shop¹⁶³. »

Ainsi, par la compétition, cette association de prévention cherchent à réinscrire des jeunes dans un espace partagé et normalisé, c'est-à-dire collectif, dans lequel ils pourront se mesurer à d'autres, établir des équivalences et se grandir. Cette structure rétablit une justice où les choses sont commensurables et les ordres de grandeurs reconnus comme légitimes.

Cette dimension collective de cyclomoteur est presque palpable lorsqu'on observe les deux engins de Christopher. La première est un « cyclomoteur classique » transmis par son frère. Cette machine, qui sédimente l'histoire singulière de Christopher et de ses frères, trouve sa cohérence dans le fait même d'appartenir à une famille qui y a déposé un peu d'elle-même. D'un point de vue technique, ce cyclomoteur semble sans équivalence et sans unité. Christopher, ou son frère, a équipé l'engin d'une roue à battons jaunes à l'avant, d'une roue à rayons noirs à l'arrière, d'une fourche avant jaune, d'un réservoir à essence couleur framboise, d'un carburateur de 15 millimètres, d'un « pot long », d'un « kit variateur », d'un coupe-circuit, d'une béquille latérale torsadée, d'une selle fixée sur le porte-bagages, etc. L'autre cyclomoteur de Christopher, celui avec lequel il fait des compétitions au sein d'une équipe encadrée par une structure de prévention de la délinquance, semble au contraire fortement normalisé. Ce cyclomoteur de compétition a deux jumeaux, de même marque, de même couleur, de même aspect. Ces trois cyclomoteurs forment le *team* auquel appartient Christopher. La fourche arrière a été repeinte couleur aluminium, le carter moteur a été soigneusement découpé pour pouvoir avoir accès au carburateur, de la matière a été enlevée sur le variateur, etc. Seuls quelques détails distinguent les machines. Ces machines s'inscrivent dans deux collectifs distincts : la famille et le *team*. Les cyclomoteurs du *team* sont formatés pour être compatibles avec d'autres cyclomoteurs engagés dans les mêmes épreuves et avec l'univers de la compétition. Les cyclomoteurs de la famille ne respectent pas d'autres règles que celles qu'elle se fixe elle-même ou qu'elle fixe avec des proches.

¹⁶³ Extrait d'un rapport d'activité de l'association de prévention de Fougères.

Le cyclomoteur de la famille n'est pas clos sur lui-même, mais il est inscrit dans un périmètre relativement restreint dont l'utilisateur dessine et définit largement les contours.

Chapitre 3

La transmission de l'ordre

Le monde du deux-roues, souvent corollaire d'infractions et d'accidentologie, pose fortement la question de la transmission des règles sociales et des messages de prévention auprès des jeunes générations. Même si notre objet n'est pas, en tant que tel, d'analyser les politiques de sécurité routière, nos investigations montrent combien il semble important de distinguer plusieurs modalités de transmission d'un « ordre des choses » normé par la société et acceptable pour ses citoyens. Nous évoquerons tout d'abord la modalité logique de transmission d'information : il s'agit, ici, d'informer sur le Code de la route, les chiffres de l'accidentologie, les règlements concernant les engins, etc. Cette approche concerne davantage le registre des connaissances logiques de la personne. Ensuite, nous développerons l'idée selon laquelle la transmission d'information, en matière de sécurité routière, porte largement sur les émotions, les ressentis, le vécu des personnes ; cette approche concerne plutôt les expériences corporelles et affectives, qui semblent fondamentales pour les populations juvéniles. Enfin, nous proposerons notre propre lecture de la notion de risque, à partir de nos analyses sur le corps, la somatisation des expériences, et sur le processus d'affiliation sociale à l'œuvre chez les jeunes générations.

1. La connaissance formelle de la loi.

Lors de la préparation des élèves à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière, au niveau cinquième, les pourcentages de réussite sont excellents, à près de 80 % ; mais on ne semble développer que des connaissances logiques ; peut-on apprendre à conduire et à se conduire sur la route par le remplissage de Questions à Choix Multiples ? Selon un inspecteur de l'Education nationale, « ce n'est pas une garantie d'avoir coché des cases »... Nous avons tenté de démontrer, pour notre part, toute l'importance de l'apprentissage par le corps, à travers la technique, les vertiges, les douleurs, les émotions. On remarque d'ailleurs que la Prévention Routière est prise en charge, dans les collèges, principalement par les professeurs d'histoire et de géographie – connaissances formelles autour de l'éducation civique -, mais aussi par les professeurs d'éducation physique ou les infirmiers scolaires – connaissance par le corps -, ainsi que par les professeurs de technologie – connaissances techniques, dans le cadre de projets de fabrication-.

L'importance de l'apprentissage par le corps semble parfois sous-estimée par certains responsables de la sécurité routière, pour qui l'enseignement théorique demeure prédominant : « Il y a

une partie pratique, sur piste, mais obligatoirement, avant, il y a une partie théorique ; on ne veut pas que ça se banalise sous forme de manège » nous dit-on. Pour autant, les intervenants perçoivent bien, d'une part, que les jeunes connaissent pertinemment la législation et, d'autre part, que l'intervention pédagogique, si elle se limite à ces connaissances, trouve rapidement ses limites.

« Quand on est avec eux en réunions, on s'aperçoit que le Code de la route, ils connaissent dans les grandes lignes. Mais souvent, c'est l'effet de bande ; et puis on veut être plus fort que le petit voisin, on va aller plus vite, arriver le premier ; et puis comme ça, les accidents arrivent.¹⁶⁴ »

Loin d'opposer les connaissances logiques aux autres types de savoirs, nous entendons la mémoire comme une somatisation des expériences¹⁶⁵, qu'il s'agisse d'expériences cognitives, techniques, sociales ou émotionnelles. Or, il semble pertinent, pour le public des ateliers de mécanique, de valoriser davantage la somatisation des expériences, notamment émotionnelles, pour mémoriser les dangers de la route. En d'autres termes, on aurait tort, en matière de sécurité routière, de se limiter à du discours ou bien du texte ; l'enquête institutionnelle montre bien comment les différents intervenants s'emploient à faire de la prévention sur un autre registre. Il semble étonnant, du reste, que ce type de transmission concerne en priorité les jeunes en enseignement technique – ce qui correspond bien à leur approche des savoirs -, alors qu'une telle approche, par le corps et les émotions, pourrait être bénéfique pour l'ensemble des jeunes générations, sans distinction.

« Les simulations d'accidents, réalisées par des cascadeurs, interpellent vivement les collégiens ; la mise en scène présente également l'évacuation par les secours (SAMU, pompiers) ».

2. La transmission par l'expérience

Nous parlerons ici de différentes formes d'expériences, visuelles, techniques et corporelles, qui sont développées dans le cadre de politiques de prévention et qui marquent les esprits et les mémoires, en ayant vraisemblablement plus d'impact sur les comportements. Lorsque nous demandons à Marcel comment il enseigne le pilotage, celui-ci nous rétorque clairement que seul l'apprentissage par l'expérience est pertinent : « je les laisse partir sur la piste de cross, puis après une chute ou deux, ils ont compris comment négocier les virages, puis les sauts... ». Même si certains établissements scolaires se contentent du cahier « sécurité routière », qui aborde l'alcool, la vitesse, le Code de la route... d'autres établissements organisent une journée forum, où la démonstration est plus visuelle, plus spectaculaire.

¹⁶⁴ Gendarmerie nationale.

¹⁶⁵ J. Gagnepain, ou J.-C. Quentel.

« On fait venir la voiture tonneaux du groupe Groupama avec un inspecteur départemental de la sécurité routière, le testochoc, un petit truc monté sur rail qui simule des chocs à 10 km/h, avec ou sans ceinture de sécurité, la SMEBA qui a un simulateur de collisions... »

« Lorsque l'élève sort de la voiture tonneaux, il est convaincu de l'utilité de la ceinture... le fier-à-bras qui s'amène, qui roule des mécaniques, on lui fait faire des tours de voiture tonneaux, il n'en mène pas large... »¹⁶⁶

Le rôle des émotions permet donc de faire évoluer les représentations et les comportements vis-à-vis de la route. Les crash tests, ou bien encore les témoignages de personnes handicapées, entrent également dans ce registre de l'émotivité¹⁶⁷. Si les chiffres parlent d'eux-mêmes, les statistiques peinent néanmoins à susciter l'émotion. Il faut mobiliser des objets et des corps, le corps handicapé du paraplégique, le corps décapité d'un comédien pour parler au corps. Il faut en quelque sorte ancrer localement le message d'une politique de sécurité routière. En la matière, le local, c'est le corps, le corps qui se souviendra des morts en nombres présentés par les associations ou les structures de prévention et qui réagit. La situation est inverse à celle rencontrée par le *bricoleur* ou le "*désaxé*". Le *bricoleur* semble prisonnier du présent, du local, de la relation que son corps entretient avec la machine. Il ne parvient pas à se décentrer, à introduire une médiation entre son corps et sa machine, son corps et l'environnement. Il lui manque un détour. Dans le cas présent, le Code de la route, mode d'emploi de la route, ou les statistiques de la sécurité routière, constitue ce détour réflexif de la pratique. Mais pour que ce détour puisse être réalisé, il faut trouver ce point d'ancrage local, il faut pouvoir se frotter, éprouver, expérimenter les choses, incarner les statistiques. On pêche ici par excès inverse. Le *bricoleur*, ou le "*désaxé*", « souffre » de trop de proximité avec les choses, les statistiques, quant à elles, de trop de distance. Il faut pouvoir instaurer un dialogue entre le près et le loin, la réalité vécue et la réalité formelle.

L'expérience de certains lycées techniques démontre parfaitement la différence d'impact entre le message logique et l'expérience corporelle.

« J'ai été confrontée à des élèves hyper durs ; quand on a fait le challenge du 21, ils étaient odieux pour la plupart quand ils sont venus faire leur journée de prévention. La deuxième demi-journée, sur le

¹⁶⁶ Automobile Club de l'Ouest.

¹⁶⁷ « Moi, je trouve que c'est plus probant de le ressentir que de tenir de grands discours ... pour certaines personnes ... ça dépend ... vous avez des gens qui vont assimiler certaines notions par un film, par le fait de dire ou de faire dire par des spécialistes, mais il y a d'autres personnes, notamment les jeunes, où il faut le prouver ! » (représentant d'une mutuelle d'assurance).

circuit de Lohéac, j'ai eu un tas de compliments sur eux ; là, on passait dans du concret, ils conduisaient, ils étaient pris en main par des formateurs ; ce sont ces gamins-là qui m'ont fait passer les messages les plus exacts sur ce qu'ils avaient vécu. »

Au niveau des lycées, les interventions sont facultatives, à la demande des chefs d'établissement ; concernant la présentation des statistiques de la violence routière, on observe que les élèves « connaissent le nombre de tués sur la route, mais ignorent ce qu'il y a derrière : le nombre de handicapés à vie, ceux qui finissent tétraplégiques, ceux qui sont amputés, les handicapés mentaux à vie... tout cela double le nombre de tués ». Dans le même registre, une cassette vidéo de la MAIF présente des tétraplégiques qui expliquent comment ils en sont arrivés là, comment ils vivent, ce qu'il faut faire pour ne pas finir comme eux... ». Pourtant, en France, il existe des réticences à exploiter « le voyeurisme » anglo-saxon : les images d'accidents, avec les conséquences directes et immédiates sur les corps des victimes, étaient jusqu'alors peu utilisées pour les messages de prévention¹⁶⁸.

L'impact émotionnel de ce type de campagne n'est pas à démontrer, quelles que soient les générations auxquelles elles s'adressent ; pourtant, on peut penser que la période de la jeunesse est particulièrement propice à la recherche de ces émotions. Peut-être serait-ce même l'une de ses spécificités, notamment pour les garçons qui auraient irrémédiablement besoin d'éprouver physiquement leurs limites. Cette idée permet d'expliquer également la propension des jeunes générations à user de psychotropes. Le plus curieux est que, à mesure que l'on retarde socialement l'âge d'entrée dans la vie adulte par le départ de plus en plus tardif de « chez les parents, par l'arrivée différée dans le monde du travail et dans le mariage, eh bien, plus prégnante est la recherche d'ivresse parmi les jeunes générations. Toutes les enquêtes épidémiologiques, nationales comme européennes, confirment ce constat¹⁶⁹ d'une augmentation notable des épisodes d'ivresse chez les adolescents et les jeunes. L'idée n'est pas nouvelle, mais les comportements juvéniles sont fortement liés à une évolution et à une expérimentation physiologique. De même les pratiques sportives, à qui l'on accorde généralement des vertus pédagogiques et sanitaires, sont profondément inscrites dans une expérimentation émotionnelle et parfois psychotrope : un récent séminaire organisé par la MILDT¹⁷⁰

¹⁶⁸ « Le spot TV sur la ceinture, d'origine anglo-saxonne, on le passe depuis 2 ans ; le spot australien, c'est dix fois pire ; le spot américain, je n'en parle pas, car c'est carrément le bras qui est coupé qui arrive dans le bras d'un autre, c'est affreux » (Prévention Routière).

¹⁶⁹ M. Choquet, *Rapport annuel du phénomène de la drogue dans l'Union Européenne*, Luxembourg : Observatoire Européen des drogues et toxicomanies, 2001, p. 10.

¹⁷⁰ Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et Toxicomanies.

sur ce thème a montré que les épisodes d'ivresse et les usages de psychotropes étaient plus importants parmi les jeunes sportifs¹⁷¹.

Des liens sont constamment faits entre ces expériences et « l'émotivité impulsive », la recherche d'une violence ou plutôt le « retournement de la violence contre soi-même »¹⁷². Le statut d'adulte n'étant pas encore conféré à nos jeunes pilotes, on peut dire qu'ils ne socialisent pas totalement leur corps : il n'accèdent pas totalement à la société, n'assumant pas encore réellement leur personne, leur corps social. On ne s'étonnera donc pas s'ils mettent une surenchère sur leur corps technique et leur corps émotionnel¹⁷³, dont ils disposent totalement. En d'autres termes, puisqu'ils ne peuvent jouer librement les rôles sociaux auxquels ils aspirent (agrégation sociale au monde adulte), puisqu'ils ne peuvent encore construire leur propre histoire, ils s'adonnent totalement à leur instrumentation technique et à leur affectivité. Pas totalement libres socialement, ils sont cependant libres de mouvements et de sentiments...

On ne s'étonnera donc pas, en matière de prévention, que des liens soient systématiquement faits entre les thèmes de la sécurité routière et de la prévention des toxicomanies. Les services de l'Etat s'inscrivent largement dans cette dualité : à l'Education Nationale, ce sont généralement les infirmières scolaires qui ont en charge l'ensemble de ces questions. Concernant les brigades de délinquance juvénile (Gendarmerie nationale), leur principal thème d'intervention reste celui des drogues, si ce n'est lors d'actions de sensibilisation auprès des élèves et des parents réalisées en partenariat avec les brigades locales. De la même manière, la définition des groupes thématiques de réflexion autour du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, piloté par la préfecture, reprend cette dichotomie : à côté d'un groupe spécifique à la jeunesse, on trouve un groupe « pratiques addictives » animé par le médecin inspecteur de la DASS, responsable par ailleurs du Comité départemental de lutte contre les dépendances. Les autres groupes thématiques sont, eux, ponctuels et centrés sur des actions précises (semaine de la sécurité sur la route, par exemple), en dehors du groupe « plan de contrôle routier », qui organise en permanence la cohérence des lieux et les thèmes sur lesquels doivent porter les efforts des services de police et de gendarmerie.

¹⁷¹ M. Choquet, *Jeunes, sports, conduites à risques*, actes du séminaire Pratiques sportives des jeunes et conduites à risques, les 5 et 6 décembre 2000, www.jeunesse-sports.gouv.fr/conduitesarisques/

¹⁷² C. Pociello, *Le sport entre mesure et démesure*, actes du séminaire Pratiques sportives des jeunes et conduites à risques.

¹⁷³ Au sens de la théorie de la médiation, nous entendons le corps technique comme la praxie (motricité, opération), le corps social comme la somasie (proprioception, somatisation), le corps émotionnel comme l'aboulie (affects, pulsions).

3. Les comportements à risques chez les jeunes

Le risque fait partie intégrante de notre vie quotidienne ; il serait l'apanage de nos sociétés occidentales, capables plus que d'autres de générer des situations à risques, moins prévisibles que les risques naturels. Il renvoie à une situation où les conséquences d'un acte, ou d'une décision, dépendent d'événements futurs ayant des probabilités d'apparition connues ou inconnues. La prise de risques est une décision impliquant un choix entre plusieurs alternatives, choix caractérisé par un certain degré d'incertitude quant aux probabilités d'échec ou de réussite de l'action. Plus la situation à venir est incertaine, plus le risque est grand ; les conduites à risques désignent une série de conduites disparates dont le trait commun réside dans l'exposition de soi à une probabilité non négligeable de se blesser, ou de mourir, de léser son avenir personnel ou de mettre sa santé en péril.

Les situations de circulation routière comportent plusieurs catégories de risques : le risque physique, où l'intégrité physique peut-être menacée, le risque social, où ce sont l'image et l'estime de soi qui sont en jeu, et le risque éthique, où les valeurs de la personne peuvent être mises à mal¹⁷⁴. Le plus souvent, et c'est ce que nous allons critiquer, l'analyse du risque individuel se réfère à la perception ou à l'évaluation du danger : différentes personnes, en fonction de leurs caractéristiques sociales (sexe, origine sociale, rang dans la fratrie, structure familiale, traits de personnalité, groupe d'appartenance), percevront différemment les dangers qui se présentent à eux, et prendront plus ou moins de risques. Les facteurs de causalité, comme le sexe ou l'origine sociale, ne sont utilisés en fait que pour analyser la perception du risque. Or, selon nous, la prise de risques n'est pas uniquement liée à l'appréhension que l'on a, ou pas, du danger.

La question de la vitesse sur les routes, par exemple, nous invite à chercher d'autres explications ; pourquoi, en effet, les 16-25 ans constitueraient-ils le groupe d'âges le plus susceptible de conduire à des vitesses élevées, sachant que les vitesses pratiquées diminueraient avec l'âge ? JP Assailly apporte deux types d'explications : d'abord, les jeunes pourraient aller plus vite parce que leurs capacités perceptivo-motrices seraient à leur maximum d'efficacité (le temps de réaction, le réflexe de freinage, par exemple) ; ensuite, les jeunes aiment aller vite et recherchent les sensations produites par la vitesse. Le registre de la sensation est donc lui aussi mobilisé pour expliquer les prises de risques, comme une fuite du « désarroi moral qui ébranle » nos sociétés¹⁷⁵. La recherche de

¹⁷⁴ J-P Assailly, *Les jeunes et le risque, une approche psychologique de l'accident*, Paris : Vigot, 1997.

¹⁷⁵ D. Le Breton (1995), *Op. Cit.*, p 3.

sensations traduirait « une souffrance, un mal de vivre chez les jeunes générations qui recherchent à travers elles une mise à l'épreuve de leur légitimité à exister »¹⁷⁶.

Notre incursion dans le monde des cyclomoteurs, nos échanges avec les jeunes pilotes et avec les adultes qui les entourent nous auront permis de classifier, à notre manière, les différentes composantes de la prise de risques ; plus encore, nous proposons des pistes d'explication qui tiennent compte de la spécificité de la jeunesse, à savoir le retard de la maturation sociale (accès au statut d'adulte) sur la maturation physiologique du sujet (la puberté, entendue comme l'âge adulte biologique).

Le calcul du risque : une explication trop limitée

Le calcul est l'opération la plus couramment mobilisée pour comprendre la prise de risques : puisqu'il s'agit d'un pari sur l'avenir, le pilote fera en sorte de rentabiliser son action et d'en tirer un gain. On peut lire, à travers la littérature sociologique, que les garçons sous-estimeraient le danger, de même que les classes sociales plus favorisées. La plupart des auteurs font le lien entre le système de valeurs de la personne et son évaluation du danger. A l'échelle de notre société, Maryse Esterle-Hedibel montre combien on diabolise certains dangers (la toxicomanie) alors qu'ils sont largement moins importants et présents que d'autres (8000 morts par an sur les routes françaises)¹⁷⁷.

C'est principalement cette dimension du risque qui est traitée à travers l'éducation à la sécurité routière, qui se réfère, comme nous l'avons dit, aux connaissances logiques des intéressés : telle vitesse augmente de x % le risque d'accident, de même que telle quantité d'alcool, etc. Or, comme nous l'avons souligné, les connaissances des jeunes sur ce sujet ne manquent pas, tant en ce qui concerne le Code de la route qu'en ce qui concerne l'accidentologie. L'explication du comportement est à chercher en dehors de cette « économie » individuelle. On notera toutefois que le mode de calcul propre à la jeunesse a ceci de spécifique qu'il parie peu sur l'avenir ; les jeunes personnes, en attente d'un statut à venir, d'une situation à construire, n'envisagent pas très bien ce qu'ils deviendront¹⁷⁸. Devant une telle incertitude, finalement, le risque est limité, puisque l'on n'a pas grand chose, concrètement, à perdre !

Autre spécificité de la jeunesse dans l'évaluation du risque, «la tendance à la surestimation de ses propres capacités, entre autres mécanismes psychologiques, bloque la perception du risque et

¹⁷⁶ Op. Cit., p. 5.

¹⁷⁷ M. Esterle-Hedibel, *La bande, le risque, et l'accident*, Paris : L'harmattan, 1997, p. 164.

¹⁷⁸ Voir également M. Esterle-Hedibel (1997), Op. Cit., p.167.

l'acceptation d'une éventuelle responsabilité dans l'accident ». ¹⁷⁹ On tend alors à expliquer la prise de risques comme résultant de la confiance en son propre jugement, qui serait notable parmi les jeunes.

Une approche pédagogique qui s'en tiendrait uniquement au registre du « calcul » de rentabilité apparaît, en fait, comme assez risquée !

La dimension sociale du risque : le positionnement de la personne

Si l'on dépasse la mesure, si l'on va un peu trop loin, c'est pour être regardé par l'autre ; la pratique à risques permet alors de se classer socialement, de se positionner par rapport aux pairs et aux adultes, d'acquérir un statut. La prise de risques est mesurée, calculée, parce qu'elle permet de se grandir aux yeux des autres, d'en tirer profit symboliquement ou économiquement. La plus value symbolique apportée à la personne par une prise de risques renvoie au *risque prestance* selon Assailly :

« Prendre des risques pour conforter son image propre (c'est-à-dire ce qu'il pense de lui) et son image sociale (c'est-à-dire ce qu'il croit que les autres pensent de lui). De même, au sein d'un groupe, la prise de risques est un facteur de popularité, donc de l'acquisition ou du maintien d'un statut¹⁸⁰. »

Les différents univers culturels juvéniles élaborent leurs propres règles, parfois contre les règles en vigueur, et instaurent leur propre mode de classement, en réaction aux classements élaborés par les adultes. L'identité de chacun est à la fois façonnée par le groupe de pairs et par le monde adulte : l'adolescent fait la « course à la garde à vue » avec ses copains de quartier, il pratique le slalom entre les voitures, le *burn out* pour épater ses amis. Le *risque prestance*, correspond parfaitement au comportement des pilotes ; il est profondément empreint des valeurs viriles véhiculées par ces groupes de jeunes.

Le facteur causal qui préside à la prise de risques, ou à la consommation abusive, est l'identité au sein du groupe ; les actions de prévention, ou de répression des comportements à risques, doivent donc prendre en compte cette dimension, et non pas s'arrêter à la question de la culpabilité ou de la représentation des dangers. C'est le cas du slogan : « Tu t'es vu quand t'as bu ? », ou du dispositif « Capitaine de soirée ». Bien sûr, les « désaxés » adopteront des comportements extravagants sans

¹⁷⁹ C. Lefaure et J-P. Moatti, Les ambiguïtés de l'acceptable, in *Culture technique* n°11,1983, p. 13.

¹⁸⁰ J-P. Assailly, Op. Cit., p. 126.

pouvoir les utiliser sur un plan identitaire, mais, de façon générale, les jeunes aspirent à se grandir aux yeux des autres.

Cette dimension est à ramener au statut particulier du jeune : prenant un risque, il ne subit plus passivement une conjoncture qui s'impose à lui ; il a le sentiment d'y introduire une part de décision. Comme nous l'avons maintes fois souligné, de petit au monde le jeune devient grand sur la route. Cette volonté de maîtrise de sa propre action, et donc de son destin, est soulignée par David Le Breton¹⁸¹, et permet vraisemblablement au *pilote* de compenser sa « petitesse sociale ». L'objectif n'est donc pas ici uniquement de « s'éclater », mais aussi de se dépasser, d'aller au bout de soi pour se « réaliser », ou plutôt se grandir dans la situation¹⁸².

Dans ce domaine, la compétition permet de socialiser les prises de risques : aller au bout de soi pour exister, mais pour exister aussi et surtout devant les autres ! Le travail des éducateurs, ici, est d'élargir le cercle des jurés. Quittant un contexte où seul le groupe de pairs pouvait évaluer la prestance du pilote, les jeunes intègrent un monde, non seulement normalisé, mais qui multiplie aussi les regards qui pèseront sur eux lors de la course : les copains de l'équipe, les autres clubs, les spectateurs, les commissaires de course, etc. *D'une prestance intime*, le pilote atteint ainsi une *prestance publique*.

Même si nous insistons sur la dimension sociale de la prise de risques, nous concluons sur ce point par la nécessité de prendre en compte sa dimension corporelle, dimension qui selon nous détermine principalement les comportements juvéniles.

La dimension corporelle du corps : le triomphe du sujet

Je jouis donc je suis ! C'est la formule que nous retiendrons pour résumer notre point de vue sur les conduites à risques des jeunes pilotes. Pour le dire autrement, le monde du cyclomoteur, de même que la plupart des prises de risques chez les jeunes – ainsi que chez les adultes – illustre le triomphe du sujet sur la personne. L'émotion, le contact avec l'environnement, renvoient à la dimension physiologique de l'humain. Nous supposons que les jeunes publics, n'étant pas reconnus comme des citoyens en tant que tels, n'ayant que peu d'assurance sur la définition de leur personne fondée par la propriété, le statut social et les responsabilités dans la cité, porteraient l'accent sur leur être biologique. La formule « je jouis donc je suis » renvoie donc à l'idée suivante : puisque l'on me

¹⁸¹ D. Le Breton, Op. Cit., p. 79.

¹⁸² Cette idée de performance renvoie à la thèse de D. Erhenberg, *Le culte de la performance*, Paris : Calmann-Levy, 1991.

dénie le droit à être socialement, puisque l'on prolonge mon état de petit, d'enfant – au sens étymologique de « qui ne parle pas », *infans* -, puisque je dois attendre avant de jouer des rôles sociaux, je me contente de jouir de mon sujet biologique, de mon être physiologique. Nous avons, jusqu'alors, prétendu que cet accent porté sur le corps dépendait de la maturation du schéma corporel. Nous affirmons désormais que cette quête d'une définition corporelle de soi compense l'impossibilité à se donner une définition sociale.

On retrouve cette idée parmi beaucoup d'auteurs, même si l'explication par le retard de la maturation sociale de l'humain n'est jamais avancée¹⁸³. GH Mead parle ainsi d'une victoire du « je » sur le « soi », de la spontanéité face à la contrainte. R. Caillois, dans sa réflexion sur le jeu, évoque le vertige – *illinx* - qui suscite une montée de l'émotion, une « panique voluptueuse »¹⁸⁴. On peut se référer également à l'autotélisme dont parle Csikzentmihalyi¹⁸⁵ : action trouvant sa fin en elle-même, ne produisant aucun bénéfice personnel, aucune valeur économique ; l'individu est dilué dans ses gestes, loin des succès qui le taraudent d'ordinaire ; on parle encore d'une dissolution de soi dans l'action. Le risque s'explique ici par le rapport physique au monde : « en touchant le monde, il retrouve le contact symbolique avec son environnement ¹⁸⁶ ». Pourtant, si nous partageons ce constat, notre explication est différente : nous ne croyons pas, comme David Le Breton, à un narcissisme adolescent, à un amour de soi, mais, bien au contraire, plutôt à un oubli de soi, pour un amour du « je » – au sens du sujet physiologique -, pour compenser le déni social de soi.

Ce qui paraît nouveau dans notre société, c'est que l'on n'exploite plus socialement cette dimension corporelle. Autrefois, par les rites de passage, on socialisait cette pulsion du sujet : le vertige, la mort, la douleur avaient une signification sociale, parce qu'ils permettaient d'agréer le jeune à la société adulte, ou à tout le moins de le séparer de la société domestique où on maintenait les enfants. Désormais, on peut parler d'une déconnexion, dans la prise en charge de la jeunesse, entre ce qu'ils vivent sur le plan du sujet biologique et ce qu'ils sont sur le plan de la personne sociale. Le risque dans le monde du cyclomoteur s'explique donc principalement par la révélation du « je » – le sujet biologique - : « *Se connaître par l'épreuve de vérité de ces pratiques qui réclament courage et habileté consiste à s'approprier la part insaisissable de soi que seules les circonstances dévoilent en*

¹⁸³ Le décalage entre la maturation sociale de la personne et la maturation physique du sujet est une idée clé de la théorie de la médiation qui voit là la spécificité de la capacité sociale de la personne (le 3^e plan) ; J.C. Quentel, (1995), Op. Cit.

¹⁸⁴ R. Caillois, Op. Cit.

¹⁸⁵ Cité par D. Le Breton, Op. Cit., p.53.

¹⁸⁶ D. Le Breton, Op. Cit., p.75.

*mettant l'homme à nu devant les éléments*¹⁸⁷. » Le lien avec la nature, l'émotion, permet ainsi de se sentir pleinement exister, d'évaluer son être, même si socialement il n'est encore rien.

¹⁸⁷ D. Le Breton, Op. Cit., p.45.

Conclusion.

1. La transformation de la machine.

On se souvient de cet ouvrier au cheveu blanc qui, année après année, geste après geste, avait déposé, à l'extérieur de lui-même, dans cet établi étrange, quelque chose de sa mémoire. En domestiquant les choses autour de lui, en se familiarisant avec ses objets quotidiens, il prolongeait son corps qui se confondait alors avec un environnement maîtrisé et bien peu conventionnel ; il inventait un *monde à sa portée*, fait à sa mesure. Il soulageait sa mémoire en demandant à ses objets très humains de devenir ses pense-bêtes. Il distribuait ainsi une part de sa personne dans des objets devenus les garde-fous de son identité. Mais cet ouvrier, pouvait-il, sa vie durant, toujours fonctionner au même régime ? N'était-il pas prisonnier de ce monde familier qu'il était le seul à pouvoir habiter dans la mesure où il constituait un prolongement de sa propre personne ?

Si les objets techniques constituent des garde-fous de l'identité, n'ont-ils pas la « tentation » d'enfermer l'utilisateur dans cet asile dont ils auraient seuls la clef ? En d'autres termes, ne faut-il pas ponctuellement s'abstraire de ce monde familier, de la situation investie corporellement, changer de régime pour pouvoir entretenir une relation à l'autre ?

Nos pilotes qui cherchent à faire corps, parfois jusqu'à l'extrême, avec leur machine et leur environnement, ne sont-ils pas prisonniers de leur propre *unité véhiculaire* et de leur propre environnement dans la mesure où ils se sont « moulés » et presque « fondus » dans sa matière et dans son espace ? Il faut pouvoir faire un mouvement à rebours et replacer les objets à leur place pour construire et sédimenter une expérience. Il faut pouvoir rappeler aux objets qu'ils ne sont que des objets, c'est-à-dire qu'il doit exister entre eux et la personne une distance pour que cette personne puisse se constituer en sujet et les constituer en objets. Si les objets permettent au corps de se dilater, à la mémoire de se déposer et à la personnalité de se distribuer, il est important de pouvoir s'affranchir de cette relation fusionnelle, sans quoi la personne risque de devenir une chose parmi les choses. Est-ce alors le corps qui se dilate ou l'objet ? Le *pilote* devenu chose appartient-il encore à l'humanité ? N'est-ce pas cette sortie de l'humanité, cette perte de conscience de son humanité qui le conduit à prendre des risques extrêmes, à s'engager dans un corps à corps qui peut le conduire à la mort ? N'est-

ce pas cet oubli de soi, cette fusion qui peut le faire « basculer » à jamais hors de l'humanité ? Lors de cette recherche fusionnelle, le *pilote* ne s'engage-t-il pas dans une épreuve hors équivalence qui ne parvient plus à le grandir tant elle est singulière ? Ne s'engage-t-il pas alors dans un régime de violence, dont l'issue peut être sa propre mort¹⁸⁸ ou celle de la machine ? Le corps brisé, il est alors rappelé brutalement à sa condition d'humain. Pour sortir de cette spirale de la violence, il faut pouvoir regagner un espace où les choses sont commensurables et où la possibilité de se grandir aux yeux des autres existe encore. C'est au sein de cet espace expérimental que se logent et se forment les savoir-faire et l'expérience.

De la même manière, nos *bricoleurs*, qui ne parviennent pas à mobiliser des schémas, des plans, une autre mémoire que la leur, ne sont-ils pas prisonniers de la situation, de l'ici et maintenant ? Il faut pouvoir réaliser des allers-retours entre un « cyclomoteur idéal » dessiné par d'autres et un cyclomoteur éprouvé physiquement, entre des plis et des repères, entre sa mémoire propre et celle des autres déposée dans des artefacts cognitifs pour construire sa propre histoire. Ces allers-retours permettent de s'approprier une mémoire extérieure construite par d'autres et ainsi d'entrer dans un espace partagé. La personne n'entretient plus ainsi un rapport de possession avec les objets, dans la mesure où elle peut se défaire de leur emprise et ainsi changer de régime. Cette dépossession permet de retrouver un espace partagé et conventionnel, c'est-à-dire un espace collectif. Les pannes à répétition sanctionnent le mauvais *bricoleur* trop peu respectueux de l'objet *concret* et trop peu compétent pour mobiliser un collectif déposé dans des supports. Ainsi, le jeune *pilote* ne parviendra à construire une *unité véhiculaire concrète* que lorsqu'il mobilisera ces ressources construites par d'autres.

Ainsi, ce n'est qu'en regagnant un espace partagé et conventionnel que le pilote se libère des objets. C'est dans ce jeu d'allers-retours qu'il construit sa maîtrise du pilotage, c'est grâce à la préparation des cyclomoteurs qu'il triomphe des épreuves. Mais si les épreuves du quotidien peuvent être comparées à une compétition, la vie de tous les jours n'est pas une épreuve permanente. Les épreuves du quotidien ne « bénéficient » pas du même appareillage. L'ordre des grandeurs est probablement plus incertain. Un point fondamental distingue la compétition de la vie quotidienne. Le festival Rock & Solex associe, durant un week-end, musique et courses de Solex dans une ambiance potache et festive. Bien que joyeuse, la course de Solex n'en n'est pas moins sérieuse. Durant des semaines, des « mécaniciens » préparent leur machine ; durant des heures, dans leur stand, ils règlent leur engin aux étranges formes pour qu'il soit adapté au circuit, à la nature de l'épreuve, aux conditions climatiques, au pilote, etc. C'est précisément cela qui distingue la compétition de la vie ordinaire. L'acteur ordinaire ne peut réaliser un tel investissement pour s'engager dans l'épreuve. Par

¹⁸⁸ L. Boltanski, *L'amour et la justice comme compétence*, Paris : Métailié.

ailleurs, les machines sont hyper adaptées à un type particulier d'épreuves et de situations ; elles sont très « pointues ». Or, dans la vie de tous les jours, les acteurs sont amenés à traverser des situations très variées et à rencontrer des épreuves différentes. Il faut donc pouvoir faire preuve de souplesse et d'une certaine réactivité. Il ne faut pas être trop « pointu » si l'on souhaite pouvoir passer les épreuves et traverser les situations. Il faut savoir débrayer et changer de régime pour affronter le quotidien. C'est précisément ce que ne peut plus faire une machine de compétition car elle colle à l'épreuve et fonctionne toujours au même régime.

Elle est faite et préparée pour un circuit, pour une course, pour un pilote, pour des conditions météorologiques particulières. Souvenons-nous de la leçon de mécanique de Sébastien. Lorsque l'on transforme son cyclomoteur pour en augmenter les performances, il faut faire un choix, c'est-à-dire définir la nature de l'épreuve dans laquelle on souhaite s'engager. Pour conclure, écoutons Marcel :

« Sur un kit, il n'y a qu'un segment. Ça évite les frottements. Le moteur va très vite, mais il n'a pas de compression. Il faut toujours être à fond. Avec deux segments, on a plus de puissance. Avec deux segments, c'est un tracteur. Avec un segment, c'est une voiture de course. Dans ce dernier cas, on a un bon couple à 8000 tours/minutes. Dans le premier, on a un bon couple à 2000 tours, mais le moteur ne va pas plus vite. »

Dans la vraie vie, il faut savoir être tracteur et voiture de course !

2. La transformation de la personne.

De même que le jeune bricoleur doit prendre de la distance par rapport à l'objet technique, il doit prendre également de la distance par rapport à lui-même. L'expérience corporelle du pilotage apporte des perceptions, des sensations, des émotions qui donnent du goût à la vie. Elles permettent au corps de se construire, de se fixer des limites, un contour, une consistance : c'est le schéma corporel, qui s'élabore en permanence chez l'humain, lui permettant de s'adapter à son nouveau véhicule, aux passages délicats de son nouvel habitat... Pour que le jeune pilote prenne possession de son corps, il doit incorporer tous ces frottements, ces chocs, ces déséquilibres qui l'appellent à se limiter. S'il sombre dans l'excès, recherchant irrémédiablement le déséquilibre puis la chute, il est happé par son corps, par son aspiration infantile au vertige ; c'est ce que R. Caillois appelait l'*ilinx*, où l'on « joue à provoquer en soi, par un mouvement rapide de rotation ou de chute, un état organique de confusion et de désarroi »¹⁸⁹. Comme le bricoleur est menacé d'une relation trop fusionnelle avec ses objets techniques, le pilote doit prendre de la distance vis-à-vis de son propre corps, sans quoi il devient un "désaxé". Prendre cette distance, c'est somatiser les expériences, mémoriser le vécu, et en conséquence adapter son comportement ; c'est la condition d'une sédimentation des expériences, d'un apprentissage de la conduite.

Par ailleurs, l'usage du deux-roues permet de se classer socialement, de se construire une place dans le groupe, à la fois en se distinguant des autres et en définissant des appartenances : le type de cyclomoteurs, sa forme, sa couleur, son esthétique, permettent d'élaborer des frontières sociales, des groupes auxquels j'appartiens et des groupes desquels je me distingue. L'atelier me permet aussi de faire histoire avec d'autres, de vivre au quotidien dans un contexte où j'ai ma place, avec mes qualités, mes talents et mes défauts ; il permet également de participer à des événements ponctuels, des inaugurations, des fêtes de quartier, auxquelles je participe. La compétition, offre enfin au pilote un univers où, par définition, on se mesure à l'autre, on intègre un classement.

Mais cette tendance à l'agrégation, à la convergence avec l'autre, n'exclut pas la tendance inverse, la nécessaire « divergence ethnique » pour se constituer « en tant que soi » : « L'ethnique désigne l'être soi même ; ce n'est pas une catastrophe que de se séparer. C'est le fait de se poser la question : qui suis-je ? »¹⁹⁰. Nous supposons, pour notre part, que la période de la jeunesse est propice

¹⁸⁹ R. Caillois, *Les jeux et les hommes*, Op. Cit., p. 47.

¹⁹⁰ J. Gagnepain parle de divergence ethnique, *Leçons d'introduction à la théorie de la médiation*, Op. Cit., p. 126.

à une accentuation de la divergence ethnique. Sortant d'une période où l'enfant est contraint de vivre dans l'histoire de l'autre, dans la convergence quasi totale avec son univers familial et social, le jeune adolescent n'aura de cesse de fermer toutes ses portes, voire de claquer la porte à ce et à ceux qui l'ont imprégné. Il recherchera longtemps sa singularité, sa propre spécificité. Dans le bricolage, comme dans le pilotage, on observe combien et comment les jeunes cherchent à se distinguer. Pour autant, cette prise de distance avec autrui s'élabore dans un tiraillement identitaire qui force aussi à communiquer, à aller vers l'autre, à converger. Pour se construire, la personne doit élaborer à la fois de la singularité et de l'homogénéité. Nous avons vu, pourtant, que les jeunes les plus « barjots » étaient aspirés par la recherche de spécificités propres qui les rendaient, aux yeux des autres, incompréhensibles, indéfinissables, puis bientôt infréquentables. Nous les avons appelés les divergents.

Ainsi, le monde du cyclomoteur contribue, chez les jeunes, à une double construction de frontières : corporelles et sociales. Nous avons aussi largement développé le phénomène d'agrégation au monde adulte : déjà présent dans le cyclomoteur, dans le moteur, dans le Code de la route, etc., le monde des grands se rapproche de celui des « petits », qui l'acceptent bien volontiers tout en essayant constamment de s'affranchir des contraintes, des règles qui président à l'usage du cyclomoteur, sur route comme ailleurs. Chemin faisant, nos pilotes appréhendent rapidement un « ordre des choses » qui s'impose à eux, à force de lois, de règles, d'homologations, de contrôles... L'ordre des choses, c'est aussi les relations aux assureurs, aux concessionnaires, à la police, même s'ils ont parfois des approches différentes. L'ordre des choses, c'est aussi les relations avec les filles, l'apprentissage d'une relation à deux, qui préfigure la famille à venir et son véhicule de prédilection, la voiture.

Pour que l'ordre des choses se transmette, dans une optique de sécurité des personnes, le monde adulte a entière responsabilité. On ne peut oublier, lorsque l'on parle des cyclomoteurs, que les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les 15-24 ans. Nous avons abordé la notion de risque, en distinguant au moins trois dimensions qui en sont constitutives : le risque comme calcul de probabilité, le risque dans sa dimension sociale et le risque dans sa dimension corporelle. Nous postulons, à ce sujet, que c'est l'adage « je jouis, donc je suis » qui préside aux conduites à risques chez les jeunes : puisque, en quelque sorte, on leur refuse le droit à être des personnes adultes à part entière, ils se réfugient dans la jouissance corporelle, domaine dont ils ont une entière maîtrise. Or, si l'on regarde de près les politiques de prévention, l'accent est le plus souvent porté, *a fortiori* à l'école, sur les représentations du danger, les connaissances de la règle, les chiffres de l'accidentologie, bref, sur la dimension « économique » du risque, entendue au sens de calcul de probabilités. Comme si ces jeunes ne savaient compter, évaluer le danger ! La responsabilité du monde adulte, c'est bien de s'adresser à des jeunes, dans toute leur corporalité : non qu'il faille, comme l'a

souvent dénoncé Michel Foucault¹⁹¹, rééduquer les corps ; mais plutôt d'envisager le jeune adulte dans ses dimensions cognitives, sociales et surtout corporelles. C'est la leçon que nous auront donnée les jeunes pilotes : parlez à ma tête, à mon statut social, c'est mon corps qui entend !

¹⁹¹ M. Foucault, *Surveiller et punir*, Paris : Gallimard, 1975.

Bibliographie.

- Akrich M., Comment décrire les objets techniques ? in *Techniques et Culture*, n°9, 1987.
- Akrich M., Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action, in *Raisons Pratiques* n°4, EHESS, 1993, pp. 43-50.
- Amalberti R., *Notion de sécurité écologique : le contrôle du risque par l'individu et l'analyse des menaces qui pèsent sur ce contrôle. Approche psycho-ergonomique*, Séminaire du programme Risques Collectifs et Situations de Crise, neuvième séance, nov. 1997.
- Assailly J.-P., *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident*, Ed Fondation MAIF-INRETS-VIGOT, Juin 1992.
- Assailly J.-P., Les jeunes, l'alcool et la conduite : un risque pris, non perçu ou accepté ?, in *RTS*.
- Attias-Donfut C., *Génération et âges de la vie*, Paris : PUF, Coll. Que sais-je ?, 1991.
- Barjonet P.E., *Les risques et ses représentations. Éléments pour une approche psychologique*, RTS, n°1, p. 29, 1984.
- Barjonet P.E., Fleury D. et Peytavin J.F., Déterminants sociaux de la prise de risques dans les données détaillées de l'accident, in *Rapport INRETS* n°18, déc. 1986.
- Barjonet P.-E. et Cauzard J.-P., Styles de vie et comportements sociaux à l'égard du risque. Perception différentielle du risque, in *Rapport INRETS* n°38, juin 1987.
- Barjonet P.-E., Sociologie de la circulation et de la sécurité routière : quelques hypothèses pour un domaine de recherche, in *RTS* n°22, juin 1989.
- Barjonet P.-E. et Saad F., La vitesse : son image et son usage, le point de vue du psychologue, in *RTS* n°9-10, 1986, pp. 27-32.
- Barthes R., *Mythologies*, Paris : Seuil, 1957.
- Baudrillard J., *Le système des objets*, Paris : Gallimard, 1968.
- Bessy C. et Chateauraynaud F., *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Paris : Métailié, 1995.
- Biecheler-Frételet M.-B. et Moget-Monseur M., Le comportement de base de l'automobiliste, in *RTS* n°24, 1989, pp. 35-44.
- Boltanski L. et Thévenot L., *De la justification. Les économies des grandeurs*, Paris : Gallimard, 1989.
- Boullier D., Les voyageurs et les objets en régime automatique, in *Villes en gares*, Paris : Ed de l'Aube, 1999.

- Boullier D. et Chevrier S., *Les sapeurs-pompiers. Des soldats du feu aux techniciens du risque*, Paris : PUF, 2000.
- Calogirou C. et Touché M., Des jeunes et la rue : les rapports physiques et sonores des skateurs aux espaces urbains, in *Espaces et sociétés*, n° 90/91, 1997
- Carré J.-R., La bicyclette : un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans ses usages, in *RTS* n°49, pp.19-34, 1995.
- Carré J.-R. et Filou C., L'insécurité des cyclomotoristes, situation française et internationale, in *Rapport INRETS* n°211, nov. 1996.
- Callens S., Les âges de la sécurité routière, in *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°25, 2^e trim. 1996.
- Cauzard J.-P., Enquête SARTRE : les comportements de conduite des Européens, in *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°25, 2^e trim. 1996.
- Cauzard J.-P., Les trois règles d'or, in *Les conducteurs européens et la sécurité routière. Etudes approfondies de leurs attitudes et comportements dans quinze pays*, Paris : Paradigme, déc. 1991.
- Cauzard J.-P., Les conducteurs d'automobile en Europe, in *RTS* n°45, 1994.
- Chateauraynaud F., Les ressorts de l'expertise. Epreuves d'authenticité et engagement du corps, in *Raisons Pratiques* n° 4, pp. 141-164, 1993.
- Chateauraynaud F., Vigilance et transformation. Présence corporelle et responsabilité dans la conduite des dispositifs techniques, in *Réseaux* n°85, Septembre.
- Chatenet F., Adolescence, post-adolescence et sécurité routière. Journée spécialisée de l'INRETS, Arcueil 7 Juin 1990, Paris : Paradigme, déc. 1991.
- Conein B., Cognition située et coordination de l'action. La cuisine dans tous ses états, in *Réseaux* n° 43, pp. 99-110, 1990.
- Conein B., et Jacopin E., Les objets dans l'espace. La planification dans l'action, in *Raisons pratiques* n°4, 1993, pp. 59-84.
- Delaporte Y., Le regard sourd « Comme un fil tendu entre deux visages... », in *Terrain* n° 30, pp. 49-66.
- Delhomme P., Evaluation de ses propres capacités de conduite et activité de conduite, in *RTS* n°48, 1995, pp. 39-51.
- Dobias G., La voiture intelligente, un plus pour la sécurité routière ?, in *RTS* n°15, 1987, pp. 13-18.
- Dodier N., *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris : Métailié, 1995.
- Dodier N., Les appuis conventionnels de l'action. Eléments de pragmatique sociologique, in *Réseau* n° 62, pp. 63-85, 1993.

- Douglas M. et Wildavsky A., *Risk and culture. An essay on the selection of technological and environmental dangers*, University of California Press, 1984.
- Dourlens C., Galland J.-P., Theys J. et Vidal-Naquet P.-A., *La conquête de la sécurité, gestion des risques*, Paris : l'Harmattan, 1991.
- Dubet F., *La galère, jeunes en survie*, Paris : Grasset, 1987.
- Ecochard M., *La représentation du risque d'accident et les politiques locales de prévention*, PIR Villes/MAIF, 1996.
- Ehrenberg A., *Le culte de la performance*, Paris : Calmann-Lévy, 1991.
- Esterle-Hedibel M., Les risques, la norme et le groupe, in *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°25, 2^e trim. 1996.
- Fleury D., Lieux des accidents, profils des accidentés et des déplacements, in *RTS* n°23, 1989, pp. 11-18.
- Fleury D., Jourdan Y. et Cadieu J.-P., Conception d'un plan de sécurité pour la ville de Rennes, in *Rapport INRETS* n° 199, Août 1995.
- Fornel (De) M., Faire parler les objets. Perception, manipulation et qualification des objets dans l'enquête de policière, in *Raisons Pratiques* n° 4, 1993, pp. 241-265,
- Gagnepain J., *Du vouloir dire. Traité d'épistémologie des sciences humaines*, Tome 2, De la personne, de la Norme,
- Galland O., *Sociologie de la jeunesse. L'entrée dans la vie*, Paris : éd. A. Colin, 1991.
- Garabuau-Moussaoui I., Roulez jeunesse. La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes, in Garabuau-Moussaoui I. et Desjeux D. (sous la dir. de), *Objet banal, objet social. Les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Paris : L'Harmattan, 2000, pp. 117-154.
- Gibson J.-J., *The perception of visual world*, Westport, Connecticut : Greenwood Press Publishers, 1950.
- Goffman E., *Les lieux de l'action. Les rites d'interaction*, Paris : éd. de Minuit, 1974.
- Gossiaux J-F., Pourquoi les jeunes automobilistes sortent-ils de la route ? Quelques réflexions sur le cas des Ardennes, in *RTS* n°34, 1991, pp. 57-62.
- Hall T.-E., *La dimension cachée*, Paris : Seuil, 1978.
- Hatwell Y., *Toucher l'espace. La main et la perception tactile de l'espace*, Presses Universitaires de Lille, 1986.
- Hatwell A, Streri et Gentaz E (Eds), *Toucher pour connaître. Psychologie cognitive de la perception tactile manuelle*, Paris : PUF.
- Hutchins E., Comment le « cockpit » se souvient de ses vitesses, in *Sociologie du travail* n° 4, 1994, pp. 451-473.
- Kaufmann J.-C., *Le cœur à l'ouvrage. Théorie de l'action ménagère*, Paris : Nathan, 1997.

- Kouabenan D.-R., *Explication naïve de l'accident et prévention*, Paris : PUF, 1999.
- Quéré L. et Relieu M., Les risques en situation d'incertitude, in *La lettre du PIR Villes* n°7, juillet 1997.
- Lahire B., *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : Nathan, 1998.
- Lagadec P., *La civilisation du risque. Catastrophes technologiques et responsabilité sociale*, Paris : Seuil, 1981.
- Lagrée J.-C., Lew-Fai P. (Eds.), *La jeunesse en question. Orientations de la recherche et Sources documentaires en Sciences sociales*, Paris : La Documentation Française, 1983.
- Latour B., Une sociologie sans objet ? Remarques sur l'interobjectivité, in *Sociologie du travail* n°4, 1994, pp. 587-607.
- Le Breton D., *Passions du risque*, Paris : Métailié, 1991.
- Le Breton D., *La sociologie du risque*, Paris : PUF, 1995.
- Leplat J. et Cuny X., *Les accidents du travail*, Paris : PUF.
- Levi, P., *La clef à molette*, Paris : C. Bourgeois, 1980.
- Levi-Strauss, *la pensée sauvage*, Paris : Plan, 1962.
- Leroi-Gourhan A., *Le geste et la parole*, Vol. I, Technique et langage, Paris : Albin Michel, 1964.
- Linhart R., *L'établi*, Paris : Minuit, 1978.
- Malaterre G. et Peytavin J.-P., L'analyse de la tâche de conduite appliquée à l'étude détaillée d'accidents, in *RTS* n°9-10, 1986, pp. 21-26.
- Malaterre G., Temps de réponse et manœuvre d'urgence, in *RTS* n°12, 1986, pp. 11-16.
- Malaterre G., Que peut faire un conducteur en situation d'urgence ?, in *RTS* n°22, 1989, pp. 35-42.
- Malaterre G. et Fontaine H., Les aides à la conduite : quels enjeux pour la sécurité ?, in *RTS* n°35, 1992, pp. 43-54.
- Mauss M., *Sociologie et anthropologie*, Paris : PUF, 1950.
- Mayet P., Chronique d'une politique de sécurité routière, in *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°25 ; deuxième trim. 1996, pp. 118-128.
- McAdams S. et Bignand E., *Penser les sons. Psychologie cognitive de l'audition*, Paris : PUF, 1994, pp. 1-9.
- Ménard P., Les grandes étapes de la politique de sécurité routière, in *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°25 ; deuxième trim. 1996, pp. 148-154.
- Michaut M., L'usager et la signalisation routière, in *RTS* n° 3, 1984, pp. 8-15.
- Mignot C., Khelifi T. et Barjonet P., De la représentation du risque routier en zone urbaine à sa prévention. Hiatus décalages, contradictions, in *Rapport INRETS*, CNRS/Pir Villes et Fondation MAIF.
- Moreau C. et Chevrier S., Jeunes, alcool et route : approche culturelle des risques, in *Les cahiers de l'IREB* n° 15, 2001.

- Moreau C., sous la dir. de Gaultier G., *Jeunes dans l'espace public. Les cultures des 13-20 ans et leurs rapports aux institutions*, APRAS-LARES, juin 1999.
- Perrin C., Cyclomoteurs de type « classique » ou « scooter » : comparaison des capacités dynamiques, in *Rapport INRETS*, CNRS/Pir Villes et Fondation MAIF, 2001.
- Petica S., Risque d'usage du radiotéléphone en voiture et ses effets sur la sécurité routière, *RTS*, n°37, 1993, pp. 45-56.
- Philipps C. et Vallet M., Le maintien de la vigilance des conducteurs de voiture : des systèmes électroniques vers le génie cognitif ?, in *RTS* n°42, 1994, pp. 27-34.
- Pirsig R., *Traité du zen et de l'entretien des motocyclettes*, Paris : Seuil, 1978.
- Quentel J.-C., D'un enfant à l'autre, in *Anthropologiques* n°6, 1995.
- Rabardel P., *Les hommes et les technologies. Approche cognitive des instruments contemporains*, Paris : Colin, 1995, p.239.
- Reason J., *L'erreur humaine*, Paris : PUF, 1994.
- Relieu M. et Quéré L., Mobilité, perception et sécurité dans les espaces publics urbains. Comment se déplacer quand on ne voit plus les choses comme « tout le monde » ?, in Ansidei M., Dubois D., Fleury D. et Minier B., *Les risques urbains. Acteurs systèmes de prévention*, Paris : Anthropos, 1998.
- Serre M., *Variations sur le corps*, Paris : éd. Le Pommier, 1999.
- Saad F., Prise de risque ou non perception du danger ?, in *RTS* n°18-19, 1988, pp. 55-62.
- Simondon G., *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris : Aubier, 1989 (1^e édition 1958).
- Suchman L., Plan d'action. Problèmes de représentation de la pratique en sciences cognitives, in *Raisons pratiques* n° 1, 1990, pp. 149-170.
- Thévenot L., Essai sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages, in *Raisons pratiques* n°4, (Les objets dans l'action), Paris : EHESS, 1993.
- Thévenot L., Le régime de familiarité. Des choses en personne, in *Genèses* n° 17, 1994, pp. 72-101.
- Vaniotou M., Quelle perception de la configuration d'un virage ?, in *RTS* n°27, 1990, pp. 23-32.
- Wacquant L.-J.-D., Corps et âmes. Notes ethnographiques d'un apprenti boxeur, in *Actes de la recherche en sciences sociales* n° 80, 1989, pp. 33-67.
- Warnier J.-P., *La construction de la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris : PUF, 2000.
- Werquin A.-C. et Demangeon A., Boulevards, rondas parkways... des concepts de voies urbaines, in *Dossier* du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Lyon, 1998.
- Wilde G., The theory of risk homeostasis : implication for safety and health, in *Risk analysis* n° 2, 1982, pp. 209-225.

- Yerpez J., Une approche de la mobilité et de l'insécurité routière dans le cadre d'une analyse micro-locale. Aspects méthodologiques, in *RTS* n°51, 1996, pp. 61-69.
- Aides avancées à la conduite automobile, in *Le travail humain* Vol. 58, n°2, 1995.