

Mémoire

**“La représentation sociale des jeunes conducteurs par les gendarmes :
analyse comparative entre les Bouches-du-Rhône
et le Maine-et-Loire”**

Maceo Gambini (2025)

Sous la direction de Madame Sandrine GAYMARD



ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT

Je, soussigné GAMBINI Maceo, déclare être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées pour écrire ce rapport ou mémoire.

Signature : GAMBINI MACEO

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier solennellement les personnes sans qui ce mémoire n'aurait pas pu voir le jour en commençant par Madame Sandrine Gaymard qui, en tant que responsable de la formation, a su m'accompagner avec soin et pédagogie tout au long de ces deux années pour mener à bien ce travail. Je continuerai par remercier les deux commandants des Escadrons Départementaux de Sécurité Routière, qui ont transmis l'étude à leurs équipes tout en ayant été d'excellents interlocuteurs toujours disponibles et sympathiques : Monsieur S.D. pour les Bouches-du-Rhône ; et Monsieur A.A. pour le Maine-et-Loire ; ainsi que les personnes qui m'ont généreusement mis en contact avec eux.

Un grand merci aussi à l'ensemble des intervenantes et intervenants qui nous ont délivré leurs enseignements au cours de ces deux années de master. Leurs apports théoriques comme méthodologiques m'ont permis de développer mes capacités réflexives et analytiques ainsi qu'une rigueur qui ont été fortement mobilisées pour rédiger ce travail de recherche.

Un merci plus particulier à ma famille pour sa présence, son aide et son soutien indéfectible tout au long de mon parcours académique. Je souhaite également remercier mes camarades et amis avec qui nous avons partagé des moments mémorables au cours de ces deux années.

Je tiens à remercier, pour finir, l'ensemble des gendarmes des EDSR ayant répondu à l'enquête et leur souhaite une bonne continuation dans l'exercice de leur profession.

Résumé

En 2024, les accidents de la route ont causé plus de 3 000 décès en France, et les jeunes conducteurs demeurent la population la plus impliquée dans ces événements. Malgré les progrès technologiques et réglementaires, le facteur humain reste central pour réduire l'accidentalité. En s'inscrivant dans le domaine de la psychologie du trafic, cette étude explore les représentations sociales des gendarmes vis-à-vis des jeunes conducteurs, un groupe particulièrement impliqué dans les accidents. L'objectif est d'analyser la perception des gendarmes et d'examiner si ces représentations varient en fonction du contexte géographique et du genre des conducteurs. Nous avons interrogé 47 gendarmes des Escadrons Départementaux de Sécurité Routière (EDSR) de deux départements distincts – 26 venant du Maine-et-Loire et 21 des Bouches-du-Rhône – via un questionnaire de caractérisation et un questionnaire de “mise en cause”. Les résultats nous ont permis de mettre en évidence une représentation basée sur l'inexpérience dans les deux départements, avec une présence d'éléments liés à la transgression. Ces éléments apportent des perspectives intéressantes pour ajuster les dispositifs de prévention et de contrôle tout en adaptant les pratiques de sensibilisation ciblant ce public.

Mots-clés : *Psychologie du trafic, Représentations sociales, Gendarmes, Jeunes conducteurs, Contexte territorial*

Abstract

In 2024, road accidents caused more than 3,000 deaths in France, with young drivers remaining the population most frequently involved in these incidents. Despite technological and regulatory advances, the human factor remains central to reducing road accidents. Within the field of traffic psychology, this study explores the social representations held by gendarmes regarding young drivers, a group particularly involved in road accidents. The objective is to analyze the perceptions of gendarmes and examine whether these representations vary according to geographical context and the gender of the drivers. A total of 47 gendarmes from the Departmental Road Safety Squadrons (EDSR) in two distinct departments – 26 from Maine-et-Loire and 21 from Bouches-du-Rhône – were surveyed using a characterization questionnaire and a “mise en cause” questionnaire. The results highlight a representation predominantly based on inexperience in both departments, with the presence of elements related to transgression. These findings provide valuable insights for improving prevention and control strategies while adapting awareness practices targeting this population.

Keywords: *Traffic psychology, Social representations, Gendarmes, Young drivers, Territorial context*

Sommaire

Introduction.....	1
I. Cadre théorique.....	2
1.1 La théorie des représentations sociales.....	2
1.1.1 Origines et définitions.....	2
1.1.2 L'approche structurale des RS.....	3
1.1.3 Représentations sociales et gendarmes.....	5
1.1.4 L'importance du contexte territorial dans les RS.....	6
1.2 Objet d'étude.....	7
1.2.1 Les jeunes conducteurs comme objet de RS.....	7
1.2.2 La distinction du genre dans le groupe.....	9
1.2.3 Contexte relationnel entre jeunes conducteurs et gendarmes.....	10
II. Problématique et hypothèses.....	12
III. Méthodologie.....	15
3.1 Phase exploratoire.....	15
3.2 Population.....	15
3.3 Outils.....	16
3.4 Éthique et déontologie.....	18
IV. Résultats.....	19
4.1 Données sociodémographiques.....	19
4.2 Questionnaire de caractérisation.....	20
4.2.1 Comparaison de la RS des jeunes conducteurs dans les deux départements.....	20
4.2.2 Comparaison de la RS des jeunes conductrices dans les deux départements.....	22
4.3 Questionnaire de mise en cause.....	23
4.3.1 Mise en cause des éléments concernant les jeunes conducteurs.....	23
4.3.2 Mise en cause des éléments concernant les jeunes conductrices.....	25
V. Discussion.....	26
Conclusion.....	30
Références.....	31
Annexes.....	35

Introduction

La sécurité routière constitue un enjeu majeur de santé publique, particulièrement sensible concernant les jeunes adultes. En 2024 selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), la France a enregistré 3 432 décès sur ses routes, soit une hausse de 1 % par rapport à 2023, mais une baisse de 2,9 % en comparaison avec 2019, année de référence pour la décennie. Si cette tendance paraît globalement stable, elle masque des disparités générationnelles majeures. Les 18-24 ans, bien que représentant une part limitée de la population, sont sur-représentés dans la mortalité routière avec 97 tués par million d'habitants en France, contre une moyenne nationale de 48 tués par million d'habitants. Dans cette tranche d'âge, les hommes sont très largement sur-représentés (153 contre 32 femmes tuées) et il en va de même pour les blessés graves, qui atteignent 513 par million d'habitants, plus du double de la moyenne tout âge confondu.

Ce déséquilibre statistique ne peut être réduit à une lecture comportementaliste ou à des explications techniques. L'espace routier ne constitue pas un simple décor, mais un espace social en interaction constante avec ses usagers, structuré par des règles, des symboles, des dynamiques relationnelles et des habitus locaux (Granié & Espiau, 2010). Les usagers, et en particulier les jeunes conducteurs, y agissent au croisement de contraintes normatives et de représentations sociales acquises. Ces représentations, qui guident les pratiques routières, s'ancrent dans des formes de socialisation spécifiques à la route, où s'apprennent implicitement les hiérarchies d'usage, les logiques de transgression, et les modalités d'ajustement à l'environnement (Varet et al., 2018).

Au cœur de cette régulation sociale, la Gendarmerie nationale occupe une position stratégique du fait de sa mission historique de surveillance des campagnes et des voies de communication (Décret du 20 mai 1903), elle assure non seulement le contrôle des comportements mais participe à la production de significations autour de ceux-ci. La création des Escadrons Départementaux de Sécurité Routière (EDSR) en 1999 a renforcé cette logique en structurant l'intervention routière à l'échelle des groupements départementaux (Haberbusch, 2021). En tant qu'agents de terrain, les gendarmes sont placés en situation d'observation et d'évaluation, construisant des représentations pratiques des usagers à partir des comportements observés, des interactions quotidiennes et des discours professionnels structurant ce corps de métier (Zauberman, 1998). Ces représentations ne sont donc ni neutres, ni universelles, elles

s'inscrivent dans des contextes territoriaux hétérogènes qui modulent les normes de conduite comme leur perception. Le territoire est ici une variable structurante jouant un rôle dans la formation de ces représentations. À titre d'illustration, les données de l'ONISR pour la période 2020–2024 montrent des écarts significatifs entre départements, le Maine-et-Loire enregistre un taux moyen de mortalité de 79 tués par million d'habitants, contre 115 dans les Bouches-du-Rhône. Cette différence statistique reflète des environnements physiques, sociaux et culturels contrastés, susceptibles d'influencer les logiques de contrôle, de prévention et de catégorisation des conducteurs.

Ce mémoire s'intéresse aux représentations sociales que les gendarmes ont des jeunes conducteurs dans deux territoires différents : le département des Bouches-du-Rhône, fortement urbanisé et accidentogène, et celui du Maine-et-Loire, majoritairement rural, moins exposé en termes de mortalité routière. En s'appuyant sur une approche psychosociale contextualisée, il s'agira de comprendre comment le contexte territorial façonne les pratiques des jeunes conducteurs et jeunes conductrices à travers la représentation que s'en font les forces de l'ordre, premiers acteurs de prévention au contact des usagers de la route.

I. Cadre théorique

1.1 La théorie des représentations sociales

1.1.1 Origines et définitions

Le concept de représentations sociales (RS) nous vient de Moscovici en 1961, issu de ses recherches à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris. Il s'intéresse dans le cadre de sa thèse à la représentation sociale de la psychanalyse en s'inspirant des travaux de Durkheim, sociologue ayant étudié, entre autres, la différence entre représentations individuelles et collectives. Pour Durkheim, les représentations individuelles sont relatives à la conscience de chaque individu et relèvent donc du champ de compétences des psychologues, tandis que les représentations collectives renvoient aux croyances partagées par un groupe et appartiennent alors au champ d'études des sociologues (Gaymard, 2021). Là où les représentations collectives sont figées et partagées par l'ensemble du collectif, la théorie des RS se veut dynamique et

évolue avec la société pour ainsi proposer une interprétation de représentations qui se construisent et évoluent en lien avec les interactions et le contexte des individus formant cette dernière (Moscovici, 2003). La naissance d'une représentation sociale passe par deux processus. Le premier est l'objectivation, le but de ce processus est de rendre concret ce qui est abstrait et va ainsi permettre de former un noyau figuratif. Le deuxième, l'ancrage, tend à saisir le réel de façon à former une unité avec l'ensemble des expériences antérieures et la situation du sujet (Moscovici, 1961/1976).

Cette théorie aujourd'hui ancrée dans le champ de la psychologie sociale est définie par Guimelli (1994) comme « l'ensemble des connaissances, des croyances, des opinions partagées par un groupe à l'égard d'un objet social donné » (p.12). Il existe donc, dans une société donnée et pour un même objet social, une multitude de RS possibles propres aux différents groupes sociaux constituant cette société, qui seront possiblement différentes dans une société au contexte différent. Selon Moscovici (1961/1976), les représentations sociales ont pour rôle de fournir aux individus un ensemble de croyances partagées à propos d'un objet, favorisant ainsi une compréhension réciproque lors de leurs interactions. En somme, une RS renvoie à une interprétation collective du monde qui guide les actions et les interactions des membres d'un groupe, tout en contribuant à l'élaboration de normes et de valeurs partagées au sein de la société (Jodelet, 2003).

La question des actions et donc des pratiques sociales est cruciale dans les RS. En effet, Abric (1994) décrit les pratiques sociales comme des formes d'activités stabilisées par l'interaction et la communication, où s'expriment et se reproduisent les représentations sociales qui structurent la vie collective. Ainsi RS et pratiques s'influencent mutuellement et "La nature de leurs liens est déterminée par les caractéristiques de la situation, c'est-à-dire selon la part d'autonomie de l'acteur et selon la charge affective de la situation." (Michel-Guillout, 2006, p.158). Cette question des pratiques a été approfondie dans chacune des approches des RS, celle sur laquelle nous allons nous appuyer pour cette étude est l'approche structurale des représentations sociales.

1.1.2 L'approche structurale des RS

L'approche structurale des représentations sociales, aussi appelée théorie du noyau central, ou école Aixoise des représentations sociales, développée par Jean-Claude Abric en

1976, est définie comme telle par son auteur : “Une représentation sociale est un ensemble organisé et structuré d’informations, de croyances, d’opinions et d’attitudes, elle constitue un système sociocognitif particulier composé de deux sous-systèmes en interaction : un système central (ou noyau central) et un système périphérique.” (Abric, 2001, p.82). Les deux systèmes de l’approche structurale des RS ont des fonctions propres et définies.

Le noyau central

Dans l’approche structurale des représentations sociales, le noyau central désigne un ensemble restreint d’éléments de la représentation qui en définissent le sens global et en assurent la cohérence. Ces éléments, en nombre limité, remplissent trois fonctions essentielles. La première est une fonction génératrice, les éléments attribuent à la représentation sa signification et son orientation générale. La seconde est organisatrice, les éléments du noyau central vont organiser la relation entre les différents éléments qui composent la périphérie. Enfin, la fonction stabilisatrice garantit la permanence et la cohérence de la représentation face aux variations contextuelles. La structure du noyau central n’est néanmoins pas homogène, elle présente une hiérarchie interne distinguant des éléments principaux, jugés non négociables, et des éléments adjoints, moins cruciaux pour l’identification de l’objet représenté, certains éléments sont donc moins absolus que d’autres (Guimelli, 1998, cité par Abric, 2001). La remise en cause d’un élément principal suscite une résistance importante, voire une remise en question identitaire, alors que la contestation d’un élément adjoint produit des effets plus limités (Abric, 2001). La solidité du noyau central provient de son ancrage dans la mémoire collective et de la répétition des schèmes interprétatifs, ces schèmes sont réactivés régulièrement par les pratiques et les échanges quotidiens, ce qui facilite leur mobilisation automatique en situation et explique la forte résistance du noyau au changement (Flament & Rouquette, 2003).

Les composantes du noyau peuvent être de nature normative ou fonctionnelle. Les éléments normatifs renvoient aux valeurs et aux évaluations partagées par le groupe, tandis que les éléments fonctionnels sont liés aux usages et aux pratiques concrètes (Abric, 1994). Cette combinaison explique que le noyau a à la fois une dimension évaluative, fournissant les critères de légitimité sociale, et une dimension pragmatique, orientant les conduites effectives. L’importance relative des composantes normatives ou fonctionnelles varie selon le contexte, les situations évaluatives activent davantage les premières, tandis que les situations opératoires sollicitent principalement les secondes (Abric, 2001).

Le système périphérique

Le système périphérique d'une représentation sociale se distingue du noyau central par sa flexibilité et sa capacité d'adaptation, il constitue la partie la plus mobile et la plus réactive de la représentation, qui permet son inscription dans la vie quotidienne et son ajustement aux contextes changeants, ce système assure 5 fonctions (Abric, 2001). Il joue d'abord un rôle de concrétisation, en traduisant les éléments abstraits du noyau central en exemples, images ou situations directement observables et mobilisables dans l'expérience quotidienne. Il exerce également une fonction de régulation, en adaptant la représentation aux contraintes et aux variations de l'environnement, ce qui permet de maintenir sa pertinence face à des réalités changeantes. Le système périphérique assure aussi une fonction prescriptive en orientant les conduites par des repères implicites ou explicites sur les comportements attendus au sein du groupe (Flament, 1994, cité par Gaymard, 2007). Une autre fonction essentielle est la protection du noyau central, le système périphérique agissant comme un filtre qui absorbe et intègre les contradictions ou les informations nouvelles, évitant ainsi que les fondements de la représentation soient directement remis en cause (Abric, 1994). Enfin, il permet la personnalisation de la représentation collective en offrant à chaque individu la possibilité de l'approprier en fonction de ses expériences et de son vécu tout en conservant une base commune au groupe (Abric, 2001). Le système périphérique constitue donc une interface dynamique entre la stabilité structurelle garantie par le noyau central et la diversité des situations vécues, assurant la vitalité des représentations sociales tout en protégeant leur socle central et maintenant ainsi leur pertinence dans des contextes sociaux variés.

C'est ainsi que ces deux systèmes en interaction permettent de mettre en lumière une réalité sociale et de donner du sens aux actions des individus tout en les guidant, c'est une façon de se représenter le fonctionnement et l'identification à un groupe social. L'interaction entre différents groupes sociaux et les relations à l'intérieur de ces groupes sont donc régulées par ces représentations (Bessin, 2016).

1.1.3 Représentations sociales et gendarmes

Le concept des représentations sociales a été à plusieurs reprises mobilisé dans le champ de la psychologie du trafic, discipline qui étudie les comportements des usagers de la route ainsi

que les processus psychologiques qui les sous-tendent. Cette discipline partage avec la psychologie sociale un intérêt commun pour l'analyse des comportements humains dans un contexte social. La route constitue un espace social à part entière (Granié & Espiau, 2010), c'est dans ce cadre de la psychologie du trafic que s'inscrit ce travail de recherche. Ces études permettent d'avoir un historique des représentations au fil du temps suivant l'évolution de la société, ses normes et ses réglementations (Granié & Varet, 2016). Si la sécurité des routes est une mission ancienne de la gendarmerie, inscrite dans les textes depuis le décret du 20 mai 1903, elle devient une mission clairement organisée et spécialisée avec la mise en place des EDSR en 1999. Au cours de son histoire, elle a assumé différentes représentations dans la société au fil des années, passant de la figure du Pandore au militaire prêt à sauver des vies et à maintenir l'ordre (Luc, 2003). Plusieurs travaux se sont aussi intéressés aux gendarmes en tant que groupe social ayant des représentations propres, que ce soit d'un objet social comme l'alcool (Casanova et al., 2018) ou d'un autre groupe social comme les sujets déviants (Guimelli, 1995).

Ceci dit, on retrouve rarement les gendarmes au cœur de ces études et cette notion d'historique devient tout de suite plus floue quand on s'intéresse à ce groupe. L'image et le rôle du gendarme sur la route sont pourtant omniprésents dans l'imaginaire collectif, et on les retrouve dans les résultats de nombreuses études, matérialisés par l'aspect répressif, les contraventions, mais aussi dans la fonction de représentation de la loi (Catteau & Gaymard, 2018). Cependant, bien qu'étant une figure majeure dans le contexte routier, autant du côté de la sécurité routière que du volet répressif, les gendarmes sont peu présents dans la littérature scientifique en lien avec les RS. On peut expliquer en grande partie ce fait par la difficulté d'accès aux membres de ce groupe et la particularité du statut. En effet, la gendarmerie, du fait de son caractère militaire, se distingue de la police notamment par l'absence de droit syndical et par une discipline hiérarchique spécifique. De plus, la diversité dans les tâches confiées distinctement à ces deux organismes crée ainsi un dualisme dans le maintien de l'ordre qui peut souvent être confondu dans la compréhension des missions de chacun des deux corps (Dieu, 2019).

1.1.4 L'importance du contexte territorial dans les RS

Le contexte territorial joue un rôle structurant dans la formation et la configuration des représentations sociales, car il conditionne à la fois les expériences vécues et les interactions quotidiennes (Bec-Gerion, 2021). En effet, toute représentation sociale s'inscrit dans un environnement social concret, qui façonne la manière dont les individus et les groupes définissent

un objet (Moscovici, 1961/1976). Le processus d'ancrage, qui permet la formation d'une RS, s'opère toujours dans un cadre spatio-social donné, marqué par des ressources, des contraintes et des normes spécifiques (Jodelet, 2003), il est donc pertinent dans l'analyse des RS de prendre en compte les relations sociales intergroupes qui vont notamment être orientées par le contexte sociétal et spatial, exerçant ainsi une influence déterminante (Doise, 1992).

Les travaux en sociologie et en géographie sociale complètent cette perspective en montrant que le territoire est un construit social en constante évolution structuré par des référents multiples tels que les lieux de vie ou de travail, qui constituent autant de repères identitaires (Raffestin, 2019). On attribue alors aux territoires urbains, périurbains ou ruraux des identités spécifiques où l'espace est ainsi modelé par les expériences collectives et individuelles, au travers de représentations partagées qui orientent la perception et l'action. (Fourny, 2008).

Dans le cadre de la gendarmerie, le territoire intervient comme une variable importante dans la production des RS, influençant en conséquence les systèmes de catégorisation sociale (Tajfel & Turner, 1979). Un corps de métier porteur de normes et de valeurs institutionnelles va voir ses perceptions des jeunes conducteurs être influencées par les réalités locales telles que la densité de population, la nature du réseau routier, le type d'infractions les plus fréquentes, ou encore le rapport de la population aux forces de l'ordre. Dans le Maine-et-Loire, où le taux moyen de tués est inférieur à la moyenne nationale et où le contexte est plus rural, la jeunesse au volant peut être associée avant tout à l'inexpérience ou au manque d'adaptation aux conditions locales tandis que dans les Bouches-du-Rhône, où le trafic est plus dense et les chiffres de l'accidentalité plus élevés, les représentations peuvent au contraire insister davantage sur la prise de risque et la transgression (ONISR, 2024). Le contexte territorial agit donc comme une variable symbolique et pratique, influençant le contenu et l'organisation des représentations sociales (Bec-Gerion, 2021). Orientant ainsi les gendarmes dans leurs interactions avec les jeunes conducteurs.

1.2 Objet d'étude

1.2.1 Les jeunes conducteurs comme objet de RS

Tout d'abord, il convient de définir ce que l'on entend par jeunes conducteurs. Les jeunes conducteurs désignent généralement les personnes de moins de 25 ans titulaires d'un permis de conduire. En fonction du pays, la tranche d'âge concernée peut varier selon les législations

nationales en place, en France, elle correspond aux conducteurs âgés de 18 à 24 ans selon l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE, 2006). Intégrés plus largement à la catégorie des jeunes adultes, cette assimilation rend parfois difficile la distinction statistique entre les accidents impliquant des jeunes conducteurs et ceux concernant d'autres jeunes adultes de la même tranche d'âge, notamment lorsqu'ils sont passagers. Les jeunes conducteurs se distinguent par ailleurs des conducteurs novices, ces derniers étant définis comme les titulaires d'un permis depuis moins de deux ans, quel que soit leur âge (Gueho, 2015).

Pour être un objet de représentation sociale, un objet doit posséder une saillance sociocognitive, cela sous-entend que l'objet de RS doit avoir une fonction de concept pour la plupart des individus ; il doit renvoyer à une classe générale ou générique ; et il doit constituer une référence fréquente dans les communications échangées au sein de l'unité sociale (Flament & Rouquette, 2003). Un groupe social faisant l'objet d'opinions de croyances et de jugements, tout en ayant une saillance sociocognitive, peut alors être considéré comme un objet de représentation sociale (Moliner & Vidal, 2003).

Les jeunes conducteurs constituent donc un objet de représentation sociale particulièrement saillant dans le champ de la sécurité routière. Leur identification en tant que catégorie distincte repose sur plusieurs critères sociocognitifs favorisant la formation de représentations partagées. D'une part, ils possèdent une forte visibilité statistique et médiatique en raison de leur surreprésentation dans les accidents graves et mortels, ce qui alimente leur présence dans les discours institutionnels, médiatiques et professionnels (ONISR, 2024). Cette visibilité s'accompagne d'un ensemble de caractéristiques socialement construites, associant la jeunesse à l'inexpérience, à la prise de risque, ou encore à des conduites perçues comme transgressives (Gaymard, 2007).

Les jeunes conducteurs étant étudiés fréquemment dans la littérature scientifique, il est intéressant de mentionner quelques-uns des travaux existants et les résultats obtenus. La théorie de la conditionnalité (Flament, 1994 ; Gaymard, 2003) est une théorie des représentations sociales suivant un modèle normatif où le noyau central disparaît et le système périphérique tend à expliquer les comportements. Bien que ce mémoire s'appuie sur l'approche structurale des RS, il est intéressant de mentionner les résultats obtenus à travers le prisme de la conditionnalité qui permet d'expliquer une partie des comportements des jeunes conducteurs. Cette théorie a pour précepte de faire la distinction entre normes légales et normes sociales. D'un côté les normes

légales qui sont représentées par les lois, ce que nous avons le droit de faire, pour les jeunes conducteurs il va par exemple s'agir du Code de la route (Gaymard, 2009). De l'autre côté, les normes sociales sont les pratiques réelles de ces jeunes conducteurs, qui vont percevoir certaines transgressions comme légitimes car admises par le groupe social. C'est ainsi que, dans certaines conditions, les jeunes conducteurs vont alors enfreindre la règle du Code de la route si cette transgression est perçue comme légitime par le groupe social, un exemple révélateur est le respect des limitations de vitesse, cela montre que les jeunes conducteurs sont conditionnels (Gaymard, 2007). En tant qu'objet de représentation sociale, les jeunes conducteurs sont donc porteurs d'enjeux normatifs, car leur comportement sur la route est évalué sous le prisme des attentes collectives en matière de sécurité et de conformité au Code de la route. La représentation qui en découle se nourrit à la fois d'éléments factuels statistiques, de constats d'infractions, d'observations de terrain et d'éléments symboliques liés à des stéréotypes sociaux sur la jeunesse, sa responsabilité et son rapport à l'autorité (Bessin, 2016).

1.2.2 La distinction du genre dans le groupe

L'appellation "jeunes conducteurs" tend souvent à présenter ce groupe comme homogène, ce qui conduit à négliger les différences intra-groupe qui le composent. La distinction de genre apparaît pourtant comme l'une des plus saillantes, les différences entre hommes et femmes, et les représentations qui leur sont associées, ne peuvent être ignorées dans le domaine routier. Lorsque les jeunes conducteurs sont étudiés comme groupe social générateur de représentations et de comportements, la distinction de genre est importante (Bec-Gérion, 2021). C'est pourquoi, en tant que groupe social, et à fortiori objet d'étude de ce mémoire, il est important de considérer cette variable intra-groupe au-delà de la catégorisation "jeunes conducteurs" qui laisse sous-entendre un ensemble uni, déjà différencié des autres groupes présents dans le contexte routier par le critère de l'âge.

L'importance de cette prise en compte coïncide avec les données statistiques qui révèlent des écarts significatifs entre les sexes en matière d'accidents et de mortalité, les jeunes hommes étant proportionnellement plus impliqués dans les accidents que les jeunes femmes ainsi que plus touchés par la mortalité sur la route, mettant en évidence une inégalité objective face au risque routier (ONISR, 2024). De plus, des études antérieures ont montré que cette différence se manifeste également dans les comportements déclarés, les hommes rapportant plus fréquemment des conduites à risque et une recherche de sensations fortes, souvent associées à des accidents

liés au dépassement ou à la perte de contrôle, produisant une typologie d'accidents dépendante du genre (Degraeve et al., 2015). Ce constat s'inscrit dans une tendance plus générale où les hommes présentent une propension plus élevée à la prise de risque, en lien avec des normes sociales et des schémas comportementaux différenciés selon le genre (Özkan & Lajunen, 2005). Par ailleurs, des travaux montrent que les femmes se montrent moins conditionnelles dans l'application de certaines règles, adoptant ainsi des priorités et justifications différentes de celles des hommes dans la gestion des situations routières et la transgression des normes (Gaymard & Tiplica, 2012). Les travaux de Gueho (2015) soulignent que les écarts liés au sexe dans les comportements à risque connaissent une forte progression à l'adolescence et atteignent un niveau particulièrement élevé chez les jeunes, montrant l'intérêt d'une approche psychosociale pour appréhender non seulement les différences entre sexes, mais aussi les variations observées à l'intérieur de chaque groupe dans les conduites à risque, mettant en évidence la nécessité d'adopter une perspective intégrative. Enfin, la notion de stéréotypes est à mentionner pour comprendre l'importance de faire cette distinction de genre dans le sens où les stéréotypes et les représentations sociales, bien qu'étant deux cadres théoriques distincts, partagent une structure organisationnelle comparable, c'est-à-dire que les éléments centraux d'une représentation sociale peuvent correspondre aux contenus stéréotypés mobilisés dans la catégorisation d'un groupe social (Moliner & Vidal, 2003).

Nous retenons donc pour ce mémoire cette distinction entre jeunes conducteurs et jeunes conductrices afin d'éviter que la somme des représentations sans distinction de genre ne produise une représentation globale artificielle et déconnectée des réalités observées. Bien que les théories contemporaines du genre offrent un cadre d'analyse plus nuancé, le manque d'études spécifiques sur les dimensions avancées du genre en lien avec les représentations sociales dans le contexte routier conduit à limiter l'analyse aux deux catégories sexuées, hommes et femmes, dans un objectif de clarté auprès du public interrogé.

1.2.3 Contexte relationnel entre jeunes conducteurs et gendarmes

Plusieurs mécanismes sociocognitifs sont à l'œuvre dans la relation entre jeunes conducteurs et gendarmes dans le contexte routier, de fait, la perception de la légitimité lors des contrôles, le style interactionnel entre les deux groupes, les sanctions pénales qui en découlent ainsi que l'automatisation des dispositifs de contrôle vont jouer un rôle structurant dans les interactions qu'ils vont avoir. La littérature en psychologie du trafic montre que la conformité aux

règles de circulation ne découle pas seulement de la crainte d'une sanction, mais repose en partie sur la légitimité perçue de l'autorité qui les applique (Tyler, 2006). De même, le contexte va avoir une influence majeure sur la propension des jeunes conducteurs à prendre des risques dans une situation donnée, ce sont là les marqueurs de la conditionnalité des jeunes conducteurs (Gaymard, 2007). Ainsi, les RS que les jeunes conducteurs se font des gendarmes vont aussi structurer leurs interactions, affectant donc par la même occasion, les RS que les gendarmes ont des jeunes conducteurs. Ce processus de double influence des RS dans les interactions entre deux groupes sociaux constitue un facteur à prendre en compte dans cette étude.

Dans le contexte routier, lorsque les jeunes conducteurs interprètent le contrôle comme orienté vers la protection collective et la réduction du risque d'accident, l'adhésion normative s'en trouve renforcée. En revanche, si l'intervention est perçue comme motivée par des considérations pécuniaires ou purement punitives, elle tend à susciter un désengagement, voire des stratégies d'évitement (Cestac et al., 2018). Ce phénomène tend à questionner en quoi la représentation que les jeunes conducteurs ont des gendarmes et des politiques publiques va pousser ou non, ces jeunes à respecter les règles et les sanctions qu'ils encourent si elles ne sont pas respectées, mettant en évidence la fonction de médiateur qu'a la légitimité perçue entre l'expérience du contrôle et les comportements ultérieurs sur la route. Cette perception est fortement influencée par le style policier adopté lors de l'interaction (De Maillard & Zagrodzki, 2017). En effet, ce style que l'on peut appliquer aux contrôles routiers souligne que le respect de l'usager, la neutralité dans le traitement et la transparence des motifs de l'interception constituent des leviers puissants d'acceptation de la sanction. Ainsi, deux situations objectivement identiques en termes de gravité peuvent induire des réactions radicalement différentes selon la qualité du traitement. Pour les jeunes conducteurs, souvent exposés à des contacts précoces avec les forces de l'ordre, une approche la plus juste et cordiale possible pourrait contribuer à limiter la construction d'une image négative ou stigmatisante de la gendarmerie.

L'exercice de la sanction lors des contrôles routiers renforce cette complexité relationnelle, en effet, à infraction équivalente, les jeunes conducteurs sont plus fréquemment sanctionnés de manière formelle que les conducteurs plus expérimentés (Cestac et al., 2018). Ce traitement différencié repose sur un ensemble d'indices comme le contexte spatio-temporel, le type de véhicule et l'attitude adoptée lors du contrôle ainsi que sur le fait d'une croyance institutionnelle qui pense que la sanction précoce joue un rôle préventif. Ce mécanisme, bien

qu'en partie rationalisé par les objectifs de sécurité routière, contribue à façonner une représentation asymétrique de l'autorité chez les jeunes conducteurs.

Enfin, l'automatisation croissante des dispositifs de contrôle, par le biais des radars fixes et mobiles, transforme la nature même du rapport entre gendarmes et jeunes conducteurs. La suppression de l'interaction humaine confère à la sanction une impartialité technique et une régularité de traitement, mais prive également le dispositif de la dimension pédagogique et de l'ajustement contextuel propres à l'interception physique (Carnis, 2017). La question de l'acceptabilité sociale de ces systèmes montre que leur légitimité dépend de plusieurs critères comme la fiabilité perçue, la clarté des preuves fournies et la signalisation. Les jeunes conducteurs vont donc adapter leurs comportements et mettre en place des stratégies de contournement ou d'évitement de ces contrôles automatisés grâce aux systèmes embarqués (OCDE, 2006), ou plus récemment aux applications répertoriant les radars et les groupements de gendarmes postés sur les routes pour effectuer des contrôles. Cette arrivée des nouvelles technologies, notamment de l'intelligence artificielle, constitue un nouvel enjeu majeur dans les prochaines années pour, d'un côté, les gendarmes et législateurs qui peuvent se procurer des moyens et stratégies efficaces de contrôle basés sur des critères toujours plus objectifs, et d'un autre côté, les jeunes conducteurs, plus alertes sur ces nouvelles technologies qui peuvent s'en servir pour éviter, avec une efficacité progressive, les systèmes de contrôle mis en place par les autorités. Par conséquent, l'articulation de la légitimité perçue, du comportement adopté lors des interactions, de l'application de la peine et de la nature du dispositif de contrôle va façonner un rapport ambivalent entre jeunes conducteurs et gendarmes qui peut s'exprimer à travers les représentations sociales.

II. Problématique et hypothèses

La question de départ autour de laquelle s'est construit ce mémoire est la suivante : quelles relations entretiennent les gendarmes et les jeunes conducteurs sur la route ? Le cadre théorique des représentations sociales étant un modèle explicatif possible pour répondre à cette question, elle fut reformulée et précisée autour de ce dernier pour mener à la question : quelles représentations sociales des jeunes conducteurs ont les gendarmes ? En effet, s'intéresser aux RS d'un groupe qui est impliqué dans une relation effective dans le cadre de leur travail avec l'objet social permettrait d'avoir des éléments plus descriptifs et pragmatiques, la représentation serait

alors plus descriptive. Tandis qu'un groupe plus distant et n'ayant que très peu d'expérience de l'objet social montrerait une représentation plus idéologique qui privilégierait des jugements (Abric, 2001). Les gendarmes et plus particulièrement les EDSR constituent un terrain pertinent pour explorer cette dynamique. Leur relation avec les jeunes conducteurs se déploie principalement dans des contextes de contrôle, d'infractions, de délits ou d'accidents, ce qui peut tendre à orienter leur représentation vers une vision partielle, centrée sur les aspects négatifs et problématiques de la conduite de ces jeunes. Cependant, bien que partielles et ne représentant pas l'intégralité de la population "jeunes conducteurs", ces expériences sont ancrées dans le réel et appuyées par des données statistiques qui peuvent amener à une représentation tournée vers le volet descriptif.

La question du contexte départemental s'est posée rapidement pour aborder cet angle des représentations sociales. Justifiée par la littérature scientifique, cette question est devenue l'axe central de l'étude : Quelles représentations sociales ont les gendarmes à l'égard des jeunes conducteurs dans un contexte territorial différent ? Nous pouvons, grâce aux précédents travaux réalisés, statuer que les relations qu'entretiennent deux groupes sociaux sont conditionnées par le contexte et les pratiques de ces groupes (Cohen-Scali & Moliner, 2008). Dans un département urbanisé comme les Bouches-du-Rhône où l'accidentalité des jeunes conducteurs est plus élevée, on peut imaginer une RS plus tournée vers les conduites de transgression des jeunes conducteurs avec des éléments liés à la prise de risque et la conduite sous substances, ces gendarmes y étant souvent exposés. Dans un département rural comme le Maine-et-Loire, où l'accidentalité est moindre et les pratiques de conduite sont ancrées différemment, ces représentations pourraient s'organiser autour d'éléments périphériques plus contextualisés, intégrant les spécificités du territoire mais avec néanmoins des éléments centraux semblables du fait de la proximité avec le groupe orientant une RS plus descriptive (Abric, 2001). Il se peut que l'on observe l'effet inverse avec une habitude à ces comportements causant une relativisation de la part de l'EDSR des Bouches-du-Rhône, qui auraient par conséquent des éléments périphériques de leur RS moins négatifs que leurs collègues du Maine-et-Loire. Nous nous intéresserons donc à la représentation sociale que les gendarmes ont des jeunes conducteurs dans deux départements distincts pour essayer d'observer la part que va jouer le contexte territorial dans la représentation de ce groupe et les traits communs à ces représentations qui pourraient permettre d'expliquer une réalité dans les pratiques des jeunes conducteurs (Bec-Gérion, 2021). Ainsi, le noyau central devrait être similaire pour les deux départements, là où le contexte territorial et les différences liées vont s'exprimer dans la périphérie de la RS.

Nous avons aussi décidé de nous intéresser à la dimension du genre qui est cruciale pour réfléchir autour de cette problématique. En effet, les représentations sociales de la population à l'égard des jeunes conducteurs ne sont pas homogènes, elles se différencient selon qu'il s'agit de jeunes hommes ou de jeunes femmes. Les premiers sont plus fréquemment associés à l'idée de prise de risque, de transgression et de recherche de sensations, renforçant l'image d'un conducteur dangereux (Cordellieri et al., 2016), là où les secondes sont souvent perçues à travers des représentations de prudence, de fragilité ou d'inexpérience (Degraeve et al., 2015), ce qui dans le cas des EDSR peut orienter les pratiques de contrôle de manière différenciée. Cette distinction de genre est donc particulièrement importante car elle permet une représentation détaillée d'un objet d'étude complexe présentant des différences dans les statistiques et les études antérieures.

Ainsi, cette étude vise à approfondir notre compréhension de la représentation sociale qu'ont les gendarmes du groupe des jeunes conducteurs, tout en distinguant les jeunes conducteurs des jeunes conductrices, afin d'essayer d'expliquer dans quelle mesure cette RS résulte d'une interaction complexe entre expériences professionnelles et contexte territorial.

Dans le but de répondre à cette problématique, nous avons émis les hypothèses suivantes dont nous allons tester la validité au fil de notre étude. Pour une meilleure compréhension, l'appellation "Jeunes Conducteurs" concerne le groupe en général sans distinction de genre tandis que les appellations "jeunes conducteurs" et "jeunes conductrices" concernent respectivement les hommes et les femmes :

H1 : La RS que les gendarmes ont des Jeunes Conducteurs va être composée principalement d'éléments à connotation négative dans les deux départements.

H2 : Le noyau central de la RS que les gendarmes ont des Jeunes Conducteurs va être similaire dans les deux départements.

H3 : La périphérie de la RS que les gendarmes ont des Jeunes Conducteurs va être organisée différemment dans les deux départements.

H3-2 : La périphérie de la RS sera plus liée aux comportements de transgression dans les Bouches-du-Rhône que dans le Maine-et-Loire.

H4 : La RS que les gendarmes ont des jeunes conducteurs sera différente de celle qu'ils ont des jeunes conductrices, peu importe le département.

H4-2 : La RS qu'ils ont des jeunes conducteurs comportera plus d'éléments liés aux comportements de transgression.

H4-3 : La RS qu'ils ont des jeunes conductrices comportera plus d'éléments liés à l'inexpérience.

III. Méthodologie

3.1 Phase exploratoire

Pour la phase exploratoire, la population étudiée était composée de 16 gendarmes au total, 6 faisant partie de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière du Maine-et-Loire et 10 faisant partie de l'EDSR des Bouches-du-Rhône. Les caractéristiques sociodémographiques n'ont pas été relevées pour la phase exploratoire, le but étant de constituer les outils administrés lors de la phase principale de l'étude. Les deux groupes se sont vus passer un test d'association libre qui est un outil méthodologique permettant une analyse prototypique des représentations sociales (Vergès 1992, cité par Gaymard, 2021). Le test d'association libre consiste à donner des mots à l'évocation d'un mot inducteur, ici l'objet d'étude, et permet de produire des réponses spontanées qui permettent de retranscrire la pensée des individus (Gaymard & Joly, 2013). La consigne suivante a été donnée aux gendarmes de l'EDSR des deux départements : "Quand on vous dit "Jeunes conducteurs" quels sont les 5 premiers mots ou expressions qui vous viennent à l'esprit ?". Sur un total de 77 termes récoltés, on a pu constater 32 termes différents après regroupement. Les mots ont ensuite été classés selon leur fréquence et leur rang moyen (Voir Annexe 1). Le but du test d'association libre dans le cadre de notre phase exploratoire a été de constituer une base sur laquelle construire nos outils.

3.2 Population

Nous avons fait le choix de mener cette enquête auprès des Escadrons Départementaux de Sécurité Routière (EDSR) car ces unités constituent, par leur position singulière au sein de la gendarmerie, l'acteur institutionnel spécialisé dans le contrôle et la prévention de la sécurité routière, ce qui les place en contact direct et régulier avec le groupe social étudié, à savoir les

jeunes conducteurs. Leur activité se concentre en grande partie sur la détection et le traitement des infractions routières, la gestion des délits, ainsi que l'intervention sur les accidents de la circulation. Cette spécificité professionnelle les expose donc de manière privilégiée aux comportements des jeunes conducteurs et en fait un lieu d'observation privilégié.

Notre échantillon se compose de 47 gendarmes au total, dont 26 gendarmes de l'EDSR du Maine-et-Loire et 21 de l'EDSR des Bouches-du-Rhône. Sur la totalité des répondants, il y a 87% (N=41) d'hommes pour 13% (N=6) de femmes, ces dernières sont réparties équitablement dans chaque département (N=3). Cette proportion se retrouve légèrement en dessous des statistiques, en effet au 31 décembre 2022, les femmes gendarmes représentaient 21,5% des effectifs militaires (Clément, 2023). La particularité des EDSR peut expliquer cette moindre proportion de femmes. De fait, ces escadrons sont marqués en partie par une identité importante liée aux 2 roues motorisées qui constituent des pratiques et un sentiment d'appartenance encore fortement masculins (Gaymard, 2016).

3.3 Outils

Afin de récolter les données et faire passer notre questionnaire, nous avons utilisé l'outil Google Forms. Les gendarmes des brigades EDSR ont eu accès à ce questionnaire en ligne par l'intermédiaire des deux commandants respectifs des escadrons du Maine-et-Loire et des Bouches-du-Rhône l'ayant transmis à leurs équipes par mail. Ce questionnaire comporte 31 questions en comptant le consentement à participer à l'étude et il se divise en trois parties. La première partie est constituée de 8 questions concernant les données sociodémographiques relevées : le genre; l'âge; le département (distinction EDSR Maine-et-Loire et Bouches-du-Rhône); le grade au sein de la gendarmerie; l'ancienneté; le mode de transport utilisé en situation de travail; la fréquence d'exposition à des accidents impliquant des jeunes conducteurs; le fait d'avoir ou non un proche jeune conducteur. La deuxième partie est dédiée à notre premier questionnaire : le questionnaire de caractérisation (Vergès, 2001) comportant 4 questions, 2 concernent les jeunes conducteurs et 2 concernent les jeunes conductrices. La troisième partie comporte le deuxième questionnaire de notre étude : le questionnaire de mise en cause (Moliner 1988) regroupant les 18 dernières questions, 9 concernant les jeunes conducteurs et 9 concernant les jeunes conductrices.

Le questionnaire de caractérisation consiste à déterminer la structure de la représentation et la saillance de ces éléments. Là où le test d'association libre nous a permis d'obtenir une partie des éléments, le questionnaire de caractérisation permet la mise en évidence des significations et leur hiérarchisation (Vergès, 2001). Ce questionnaire se compose d'une liste d'items définis par la phase exploratoire grâce aux éléments du test d'association libre ainsi que d'éléments saillants dans la littérature quand on évoque les jeunes conducteurs. Nous avons choisi dans cette étude de réaliser une version du questionnaire à 9 items, plus propice quand il s'agit de passer ce questionnaire en ligne. Dans cette liste de 9 items, les participants ont eu à choisir en premier lieu, quels sont selon eux les 3 items les plus représentatifs des jeunes conducteurs. Dans un deuxième temps, ils ont dû choisir parmi les 6 items restants quels sont les 3 items les moins caractéristiques. Les 3 items restants ne sont donc pas choisis. Nous réaliserons ensuite un transcodage qui va nous permettre de convertir les réponses en valeur afin d'additionner les réponses des participants et d'en calculer des moyennes pour établir un classement des items du plus au moins caractéristique (Gaymard & Joly, 2013). Les 9 items qui ont été retenus sont les suivants : "Prise de risques" ; "Inconscients" ; "Conduite sous substances" ; "Maturité" ; "Apprentissage" ; "Excès de vitesse" ; "Usage du téléphone" ; "Liberté" ; "Inexpérience". Ces items vont nous permettre de tester nos différentes hypothèses, avec 5 items à connotation négative pour H1, qui vont aussi être caractérisés comme nos comportements de transgression évoqués pour H3-2 et H4-2, portant sur des infractions représentatives des jeunes conducteurs et des comportements dangereux : "Prise de risques" ; "Inconscients" ; "Conduite sous substances" ; "Excès de vitesse" ; "Usage du téléphone". 2 items sont à connotation plus positive : "Maturité" et "Liberté", tandis que les 2 derniers items sont plus neutres et basés sur une représentation pragmatique liée aux caractéristiques des jeunes permis : "Apprentissage" et "Inexpérience" qui vont nous permettre de tester H4-3. Ce questionnaire va nous permettre de révéler la hiérarchie entre noyau central et zone périphérique, suivant la fréquence de sélection de chaque item.

Le questionnaire de mise en cause développé par Moliner (1988) vient compléter l'approche du questionnaire de caractérisation afin de tester la centralité des éléments. Son objectif principal est d'identifier les éléments du noyau central de la représentation, en les distinguant de ceux qui relèvent du système périphérique. Les éléments centraux d'une représentation n'étant pas négociables, leur mise en cause doit entraîner un changement de représentation (Abric, 2003). Basé sur un principe de double négation, le questionnaire confronte ainsi les participants à des situations hypothétiques où les items de la représentation sont mis en

cause et l'individu doit alors indiquer si, malgré cette modification, l'objet étudié reste reconnaissable ou non. Lorsqu'un élément est jugé indispensable à la reconnaissance de l'objet, il est considéré comme central ; à l'inverse, si sa mise en cause permet toujours la reconnaissance de l'objet, il s'agit d'un élément périphérique (Moliner, 1988). Ce questionnaire s'articule sous la forme suivante : à la question/phrased « Un conducteur qui n'est pas inconscient » on propose de répondre sur une échelle de 1 à 5 allant de 1 « Ce n'est pas un jeune conducteur » à 5 « C'est un jeune conducteur ». Si une grande partie des réponses (plus de 75%) se concentre vers « Ce n'est pas un jeune conducteur » alors on peut considérer que l'inconscience est bien un élément central de la représentation sociale des jeunes conducteurs. Nous nous basons sur un seuil de 75 % afin de déterminer s'ils font partie du noyau central ou non, au-dessus de ce seuil, les éléments peuvent être considérés comme centraux (Vergès, 2001). Dans le cadre de notre analyse, les scores 1 et 2 sont interprétés comme l'indication qu'il ne s'agit pas d'un jeune conducteur, tandis que les scores 4 et 5 signifient au contraire qu'il s'agit bien d'un jeune conducteur. Le score 3 correspond à une position intermédiaire, exprimant l'idée qu'il est possible que ce soit un jeune conducteur.

3.4 Éthique et déontologie

La réalisation de ce mémoire s'inscrit dans le respect du Code d'éthique et de déontologie des psychologues. Le recueil de données auprès des gendarmes des EDSR implique en premier lieu le respect de la confidentialité et de l'anonymat. Le questionnaire de la phase exploratoire a été réalisé sur Drag'n Survey qui est un logiciel français de questionnaire en ligne répondant aux normes du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données) et traitant ses données en Europe. Concernant l'enquête principale sur Google Forms, les adresses mail ou données personnelles n'ont pas été récoltées afin de protéger au mieux les données et aucune information permettant d'identifier personnellement les participants n'a été collectée ou diffusée. Les réponses ont été traitées de manière strictement anonyme et uniquement à des fins de recherche scientifique. La participation repose sur le consentement libre et éclairé de chaque participant qui a été demandé en tout début de questionnaire. Les participants ont aussi été informés en amont des objectifs de l'étude, de la nature des questionnaires proposés, de la durée de passation ainsi que de l'utilisation des données. Il leur a été précisé que leur participation était volontaire, sans obligation et sans conséquence en cas de refus ou de retrait. Un soin particulier a été apporté à la formulation des consignes afin de limiter les biais au maximum et de rendre les questionnaires le plus clair possible.

IV. Résultats

Les logiciels Google Sheets et JASP ont été utilisés pour traiter et analyser les données. Nous utiliserons les abréviations “MeL” pour l’EDSR du Maine-et-Loire et “BdR” pour l’EDSR des Bouches-du-Rhône.

4.1 Données sociodémographiques

Parmi les 47 gendarmes ayant répondu, 21 exercent dans les BdR et 26 exercent dans le MeL. La répartition des âges est similaire dans les deux départements avec une moyenne légèrement plus élevée dans les BdR ($M=39$) que dans le MeL ($M=37$), avec des âges allant de 21 ans dans les deux départements à 57 ans pour les BdR et 56 ans pour le MeL (Voir Annexe 2). Nous avons demandé aux participants leur grade au sein de la gendarmerie que nous avons ensuite regroupé selon les classifications officielles. Les grades de la gendarmerie nationale sont des grades militaires divisés en 3 corps selon la hiérarchie militaire du plus bas au plus élevé : Gendarmes adjoints volontaires (GAV); Sous-officiers de gendarmerie; Officiers de gendarmerie. Proportionnellement, on observe une répartition presque équivalente dans les deux départements avec une majorité de Sous-officiers, 84% pour le MeL et 76% pour les BdR (Voir Annexe 3). L’ancienneté d’exercice du métier a aussi été demandée, les catégories possibles de réponses étaient “Moins d’un an”; “Entre 1 et 4 ans”; “Entre 5 et 9 ans”; “10 ans et plus”. On retrouve dans notre échantillon des deux EDSR des équipes expérimentées avec 65% des gendarmes du MeL qui ont 10 ans et plus d’ancienneté, on en compte 67% pour les BdR (Voir Annexe 4). Au sein des deux groupes, on retrouve une légère majorité de motards en situation de travail, 54% pour le MeL et 52% pour les BdR avec un moyen de déplacement mixte moto/voiture présent uniquement chez les gendarmes de l’échantillon du MeL avec 11% (Voir Annexe 5). Nous avons aussi demandé aux gendarmes la fréquence à laquelle ils ont été exposés à des accidents impliquant des jeunes conducteurs sur une échelle de Likert allant de 1 (jamais) à 10 (très souvent). On remarque une moyenne légèrement supérieure dans le MeL ($M=5,19$) que dans les BdR ($M=4,76$) (Voir Annexe 6). Nous avons enfin demandé si les participants avaient un ou plusieurs proches jeunes conducteurs/jeunes conductrices, on observe une quasi-égalité dans la répartition avec 73% des gendarmes ayant un ou plusieurs proches jeunes conducteurs ou jeunes conductrices dans le MeL et 76% dans les BdR.

4.2 Questionnaire de caractérisation

Après avoir récolté les données du questionnaire de caractérisation, nous avons réalisé un transcodage afin de convertir les réponses en valeur, ce qui nous donne Moins caractéristique (=1), Non choisi (=2) et Plus caractéristique (=3), dans le but d'en calculer les moyennes et d'établir un classement des différents items de la représentation dans l'ordre (Gaymard & Joly, 2013).

4.2.1 Comparaison de la RS des jeunes conducteurs hommes dans les deux départements

Afin d'analyser les différences et concordances entre la RS des deux EDSR du MeL et des BdR nous avons réalisé un diagramme de Kendall (Gaymard, 2003). Le diagramme de Kendall illustre le degré de concordance entre deux classements en disposant verticalement les moyennes de chaque groupe, de la plus élevée à la plus faible, puis en reliant les items correspondants par des flèches, ce qui met en évidence les consensus et les divergences entre eux. Les flèches rouges représentent les items où il y a une différence significative entre les deux groupes tandis que les flèches noires relient les items n'ayant pas de différence significative :

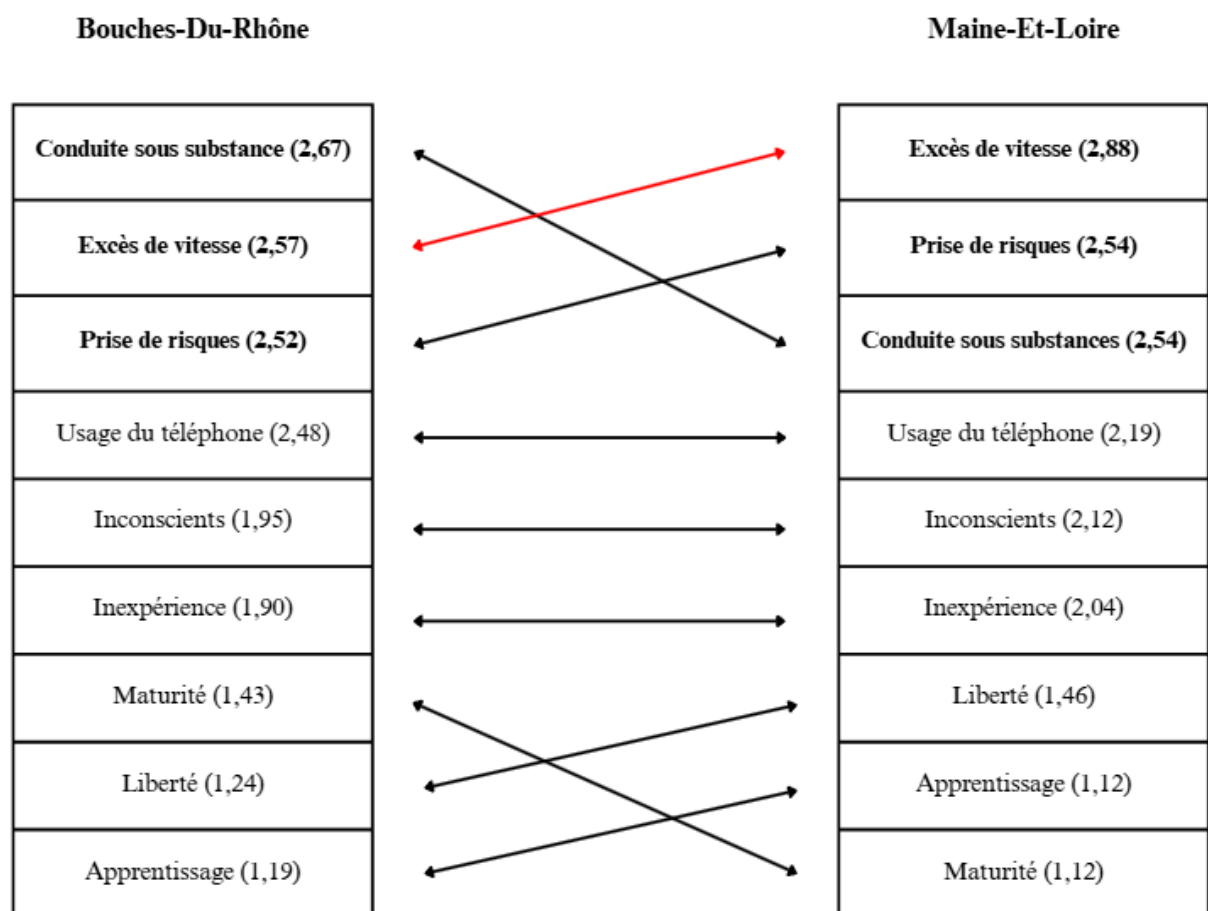


Figure 1 : Diagramme de Kendall, la RS des jeunes conducteurs hommes pour les deux groupes

Pour les gendarmes de l'EDSR du MeL, on constate que l'item le plus caractéristique des jeunes conducteurs hommes est "Excès de vitesse" (2,88), suivi des items "Conduite sous substance" et "Prise de risques" avec la même moyenne (2,54), on peut cependant remarquer un plus grand nombre de choix en tant qu'item le plus caractéristique pour "Conduite sous substance" (N=17) comparé à "Prise de risques" (N=15) compensé par le nombre de réponses en tant qu'item le moins caractéristique. Les items les moins caractéristiques sont "Apprentissage" et "Maturité" qui obtiennent les mêmes moyennes (1,12), suivis par "Liberté" (1,46) (Voir Annexe 7).

Les trois items les plus caractéristiques des jeunes conducteurs hommes selon les gendarmes de l'EDSR des BdR sont les items "Conduite sous substance" (2,67), "Excès de vitesse" (2,57) et "Prise de risques" (2,52). L'item "Usage du téléphone" (2,48) suit de près les items les plus caractéristiques on pourra donc s'interroger sur sa centralité. Les trois items les moins caractéristiques sont "Apprentissage" (1,19), "Liberté" (1,24) et "Maturité" (1,43) (Voir annexe 8).

Afin d'analyser les différences entre les moyennes, nous utilisons un T-Test d'échantillons indépendants (Voir Annexe 9). On observe que les trois items les plus caractéristiques pour les deux groupes sont les mêmes mais dans un ordre différent avec une différence légèrement significative concernant l'item "Excès de vitesse" ($p=.033$) qui est la seule différence significative sur l'ensemble des 9 items. "Excès de vitesse" se classe premier dans le MeL tandis qu'il arrive en deuxième dans les BdR. L'item "Conduite sous substance" arrive en première position dans les BdR et en troisième dans le MeL mais sans différence significative ($p=.592$). "Prise de risques" arrive deuxième dans le MeL et troisième dans les BdR sans différence significative ($p=.921$). Le noyau central semble être sensiblement le même dans les deux départements et va dans le sens de H1 et H2 pour le moment, bien qu'il faille vérifier la centralité des éléments à l'aide du questionnaire de mise en cause. Les items les moins caractéristiques comportent des différences de classement dans le diagramme mais aucune différence significative n'est observée bien que l'item "Maturité" s'en approche ($p=.063$). Les trois autres items laissent sous-entendre une première périphérie similaire n'allant pas dans le sens de H3.

Dans le but d'amener une autre vision des résultats, nous les avons représentés sous forme de courbes en comparant par département pour chaque item du questionnaire (Voir Annexe 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21). Vergès (2001) distingue trois types principaux : la courbe en J, la courbe en U et la courbe en cloche. La courbe en J traduit une forte saillance de l'item, il est très fréquemment choisi comme plus caractéristique et a donc une probabilité plus

élevée de relever du noyau central de la représentation, comme pour l’item “Excès de vitesse” pour le MeL (Voir Annexe 13) ou “Prise de risque” pour les BdR (Voir Annexe 15). Pour l’item “Conduite sous substances” on observe la même courbe en J pour les deux groupes (Voir Annexe 14). La courbe en U correspond aux items qui divisent fortement l’échantillon, certains les jugent très caractéristiques, tandis que d’autres ne les retiennent pas du tout, non n’avons pas ce type de courbe dans nos résultats. Enfin, la courbe en cloche (ou gaussienne) se manifeste quand on a affaire à des items non choisis, elle est souvent associée à des items peu saillants et appartenant plus vraisemblablement à la périphérie de la représentation sociale comme pour les items “Inexpérience” et “Inconscients” pour les deux groupes (Voir Annexe 17 et 18) ou encore “Usage du téléphone” pour les gendarmes de l’EDSR du MeL (Voir Annexe 16).

4.2.1 Comparaison de la RS des jeunes conductrices dans les deux départements

Nous suivons la même procédure que pour les jeunes conducteurs avec ci-dessous le diagramme de Kendall concernant les jeunes conductrices :

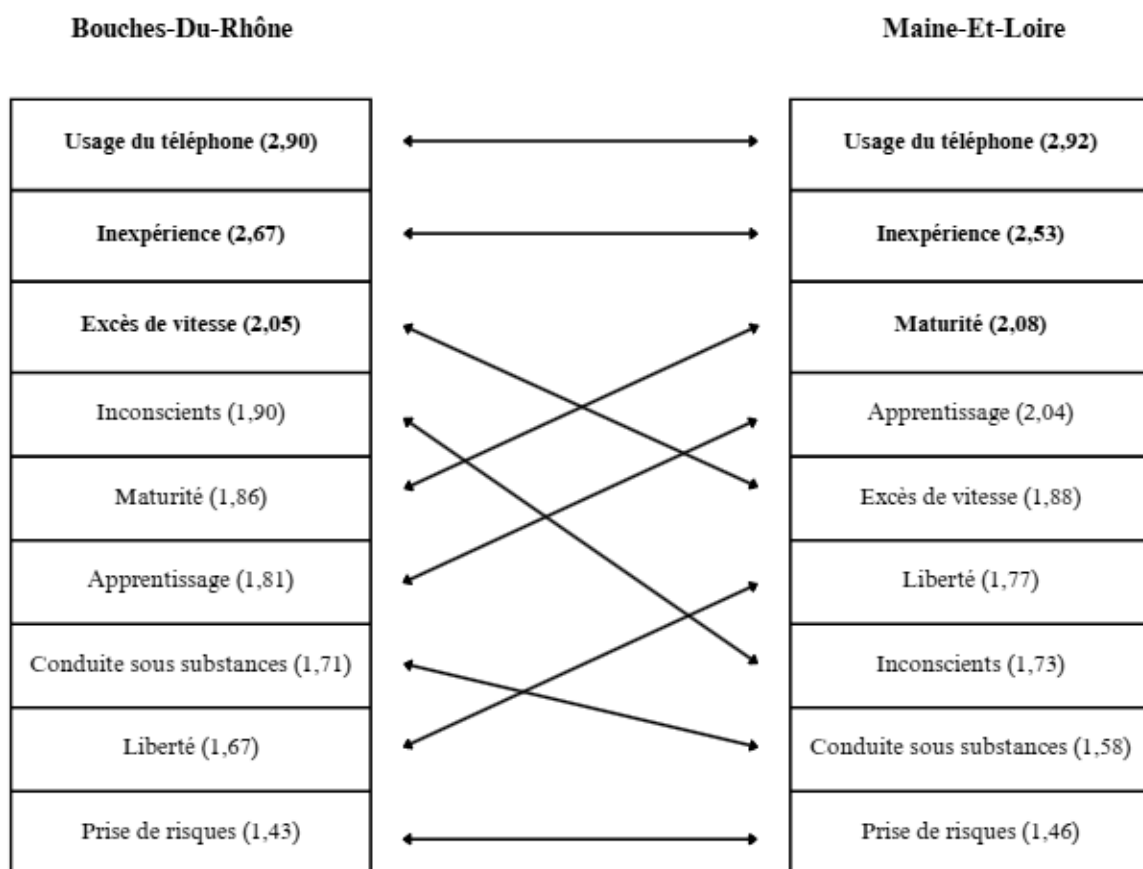


Figure 2 : Diagramme de Kendall, la RS des jeunes conductrices femmes pour les deux groupes

Les trois items les plus caractéristiques des jeunes conductrices selon les gendarmes de l'EDSR du MeL sont "Usage du téléphone" (2,92), "Inexpérience" (2,53) et "Maturité" (2,08). Alors que l'item "Usage du téléphone" semble être unanimement l'item le plus caractéristique de la représentation et donc très certainement dans le noyau central, l'item "Maturité" peut poser question tout comme l'item "Apprentissage" (2,04). Les trois items les moins caractéristiques sont "Prise de risques" (1,46), "Conduite sous substances" (1,58) et "Inconscients" (1,73) (Voir Annexe 10).

Pour les gendarmes de l'EDSR des BdR les trois items les plus caractéristiques sont "Usage du téléphone" (2,90) qui semble faire l'unanimité, "Inexpérience" (2,67) légèrement plus mitigé et "Excès de vitesse" (2,05) où on peut se poser la question de sa centralité. Les trois items les moins caractéristiques sont "Prise de risques" (1,43), "Liberté" (1,67) et "Conduite sous substances" (1,71) (Voir Annexe 11). On remarque qu'aucune différence significative n'apparaît entre les deux groupes pour les 9 items bien qu'il y ait des différences dans le classement des deux groupes (Voir Annexe 12). On observe que les deux groupes s'accordent sur les deux premiers items "Usage du téléphone" et "Inexpérience" ainsi que sur le dernier item "Prise de risques". Le troisième item le plus caractéristique est "Excès de vitesse" pour l'EDSR des BdR alors qu'il apparaît en 5ème position pour le MeL bien qu'il n'y ait pas de différence significative ($p=.496$). On observe le même effet dans l'autre sens concernant l'item "Maturité" ($p=.351$). En observant les courbes (Voir Annexe 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30) on remarque naturellement une courbe en J pour les deux départements concernant l'item "Usage du téléphone" (Voir Annexe 22) ainsi qu'une plus prononcée pour les BdR pour l'item "Inexpérience". Pour l'item "Liberté", on observe une courbe en cloche plus marquante dans le MeL que dans les BdR (Voir Annexe 27) tandis que l'effet inverse se produit concernant les items "Apprentissage" et "Inconscients" (Voir annexe 25 et 28) marquant possiblement une différence dans la périphérie des représentations.

4.3 Questionnaire de mise en cause

4.3.1 Mise en cause des éléments concernant les jeunes conducteurs

Les items ont été classés dans l'ordre décroissant du taux de réfutation (la colonne "Ce n'est pas un jeune conducteur"), les données sont indiquées en pourcentage de répondants du total de la population ainsi que des deux groupes séparés :

Tableau 1 : Résultats du questionnaire de mise en cause concernant les jeunes conducteurs pour l'ensemble de l'échantillon

Phrase	Population	Ce n'est pas un jeune conducteur	Il est possible que ce soit un jeune conducteur	C'est un jeune conducteur
Qui n'a pas un manque d'expérience	Total	81	11	8
	Bouches-du-Rhône	76	14	10
	Maine-et-Loire	85	8	7
Qui n'est pas en apprentissage	Total	66	26	8
	Bouches-du-Rhône	67	24	9
	Maine-et-Loire	65	27	8
Qui n'est pas inconscient	Total	49	45	6
	Bouches-du-Rhône	29	57	14
	Maine-et-Loire	65	35	0
Qui ne réalise pas d'excès de vitesse	Total	45	40	15
	Bouches-du-Rhône	33	43	24
	Maine-et-Loire	54	38	8
Qui ne prend pas de risques au volant	Total	43	47	10
	Bouches-du-Rhône	43	43	14
	Maine-et-Loire	42	50	8
Qui ne prend pas de substances avant de conduire	Total	34	51	15
	Bouches-du-Rhône	33	38	29
	Maine-et-Loire	35	61	4
Qui n'a pas un sentiment de liberté	Total	32	51	17
	Bouches-du-Rhône	24	52	24
	Maine-et-Loire	39	50	11
Qui n'utilise pas son téléphone en conduisant	Total	25	62	13
	Bouches-du-Rhône	29	47	24
	Maine-et-Loire	23	73	4
Qui n'est pas mature	Total	25	13	62
	Bouches-du-Rhône	38	10	52
	Maine-et-Loire	14	15	69

Les résultats du questionnaire de mise en cause ne traduisent pas les représentations observées lors du questionnaire de caractérisation. En effet, le seul item au-dessus du seuil de

75%, et donc considéré comme un élément central de la représentation, est “Inexpérience” avec 76% pour les BdR et 85% pour le MeL. Cet item revenait en 6ème position dans le questionnaire de caractérisation des deux départements pour les jeunes conducteurs. Il revenait cependant comme le 2ème élément le plus caractéristique pour les jeunes conductrices dans les deux départements. L’item “Apprentissage” arrive en deuxième position bien qu’il soit légèrement en dessous du seuil, il apparaissait dans les derniers rangs du questionnaire de caractérisation. On remarque donc que les éléments qui ressortent du questionnaire de caractérisation pour les jeunes conducteurs hommes sont majoritairement des éléments pragmatiques. L’item “Inconscient” semble montrer une divergence entre les BdR (29%) et le MeL (65%) qui arrive proche du seuil pour le MeL mais est assez faible pour les BdR. Pour l’item “Usage du téléphone” on remarque que 73% des gendarmes du MeL ont répondu “3” (“Il est possible que”) sur l’échelle de notre questionnaire.

4.3.2 Mise en cause des éléments concernant les jeunes conductrices

En suivant la même procédure, nous obtenons le tableau ci-dessous avec les résultats du questionnaire de mise en cause pour les jeunes conductrices dans les deux départements :

Tableau 6 : Résultats du questionnaire de mise en cause concernant les jeunes conductrices

Phrase	Population	Ce n’est pas une jeune conductrice	Il est possible que ce soit une jeune conductrice	C’est une jeune conductrice
Qui n’a pas un manque d’expérience	Total	68	19	13
	Bouches-du-Rhône	72	14	14
	Maine-et-Loire	65	23	12
Qui n’est pas en apprentissage	Total	58	34	8
	Bouches-du-Rhône	62	29	9
	Maine-et-Loire	54	38	8
Qui n’est pas mature	Total	34	34	32
	Bouches-du-Rhône	33	29	38
	Maine-et-Loire	35	38	27
Qui n’utilise pas son téléphone en conduisant	Total	32	57	11
	Bouches-du-Rhône	43	47	10
	Maine-et-Loire	27	62	11

Qui n'est pas inconscient	Total	32	57	11
	Bouches-du-Rhône	29	57	14
	Maine-et-Loire	35	58	7
Qui n'a pas un sentiment de liberté	Total	32	51	17
	Bouches-du-Rhône	38	38	24
	Maine-et-Loire	27	62	11
Qui ne prend pas de risques au volant	Total	26	66	8
	Bouches-du-Rhône	33	57	10
	Maine-et-Loire	19	73	8
Qui ne prend pas de substances avant de conduire	Total	32	51	17
	Bouches-du-Rhône	24	52	24
	Maine-et-Loire	39	50	11
Qui ne réalise pas d'excès de vitesse	Total	19	55	26
	Bouches-du-Rhône	14	43	43
	Maine-et-Loire	23	66	11

La première chose que l'on remarque est l'absence de significativité de l'item "Usage du téléphone" qui semblait pourtant faire consensus lors du questionnaire de caractérisation avec des pourcentages de réfutation assez faibles pour les deux départements ne dépassant même pas les 50%. L'item "Inexpérience" arrive en première position juste en dessous du seuil de 75% pour les BdR avec 72%. Pour le MeL l'item obtient un score de 65%. Cet item arrivait en deuxième position pour les deux départements dans le questionnaire de caractérisation, on peut donc confirmer sa centralité dans la représentation des jeunes conductrices pour les gendarmes de l'EDSR des BdR. L'item "Excès de vitesse" qui était en troisième position des items les plus caractéristiques pour les BdR se classe au dernier rang de la mise en cause avec 14%.

V. Discussion

Les Jeunes Conducteurs constituent une population particulièrement exposée au risque routier, représentant une part importante des accidents graves et mortels sur les routes françaises (ONISR, 2024). Les données montrent que cette exposition est accentuée par des comportements de prise de risque et par une relative inexpérience, souvent associées à cette tranche d'âge (Degraeve et al., 2015). Dans ce contexte, les gendarmes, et plus spécifiquement les EDSR,

jouent un rôle central dans la régulation et la prévention routière, entre contrôle, sanction et sensibilisation. Cependant, les représentations sociales qu'ils construisent à l'égard de ces Jeunes Conducteurs influencent potentiellement leurs pratiques professionnelles et la nature des interactions qu'ils entretiennent avec ce groupe social. Nous avons donc analysé ces représentations à travers deux départements aux profils distincts, en intégrant également la variable de genre, afin de mieux comprendre la manière dont ces représentations se structurent.

La première hypothèse H1, postulant que les représentations seraient dominées par des éléments à connotation négative, se trouve partiellement confirmée. Dans le questionnaire de caractérisation, les termes les plus fréquemment associés aux jeunes conducteurs hommes sont en effet "Excès de vitesse", "Conduite sous substances" et "Prise de risques", traduisant une focalisation sur des comportements transgressifs. Cette orientation rejoint les travaux antérieurs montrant que la jeunesse au volant est socialement associée à une propension à l'impulsivité et à la recherche de sensations (Özkan & Lajunen, 2005). Toutefois, le questionnaire de mise en cause révèle une divergence, en effet, le seul élément central avéré, dépassant le seuil des 75 %, est l'item "Inexpérience", qui renvoie davantage à une évaluation pragmatique. De plus, les résultats pour les jeunes conductrices sont plus nuancés et moins portés sur les transgressions malgré une présence jugée très caractéristique de l'item "Usage du téléphone". Cela suggère que si le discours des gendarmes mobilise des traits négatifs, la structure centrale de leur représentation repose avant tout sur la reconnaissance d'une caractéristique objective liée à l'âge et au statut de jeune permis, montrant une construction autour d'une dimension fonctionnelle du noyau central (Abric, 1994).

Les hypothèses H2 et H3 portant sur l'influence du territoire nous invitent à distinguer noyau central et périphérie. L'item "Inexpérience" se retrouve au centre dans les deux départements, confirmant la stabilité d'un noyau partagé et allant dans le sens de H2. En revanche, les périphéries présentent de légères variations contextuelles. Dans le Maine-et-Loire, les gendarmes associent prioritairement les jeunes conducteurs hommes à "Excès de vitesse" où l'on retrouve la seule différence significative du questionnaire de caractérisation ($p = .033$), tandis que dans les Bouches-du-Rhône, la "Conduite sous substances" est plus caractéristique dans le classement sans différence significative néanmoins. Si l'on va dans le sens de H3, cette variation peut renvoyer à des réalités locales distinctes, dans un département rural, la vitesse excessive peut constituer un facteur prédominant d'accidents, alors qu'en milieu urbain dense, la problématique des consommations peut apparaître plus saillante. Cependant, la périphérie des

représentations ne semble pas diverger de façon radicale entre les deux territoires, ce qui nuance l'hypothèse H3. Si certaines différences de classement apparaissent, elles ne sont pas toujours statistiquement significatives. Cela pourrait s'expliquer par l'effet d'homogénéisation produit par la culture institutionnelle de la gendarmerie, qui tend à standardiser les référentiels d'action et de catégorisation (Zauberman, 1998). En d'autres termes, les gendarmes, au-delà de leur territoire, partageraient un socle professionnel commun qui atténuerait les écarts contextuels, bien que des nuances demeurent perceptibles.

Les résultats tendent à confirmer l'hypothèse H4 et H4-2. Bien que partageant un noyau central commun, les variations interviennent en périphérie. En effet, les jeunes conducteurs sont associés à des éléments saillants de transgression : "Excès de vitesse", "Conduite sous substances", "Prise de risques". Concernant les jeunes conductrices, les résultats semblent confirmer l'hypothèse H4-3 car l'item "Inexpérience" apparaît également comme un élément central, particulièrement saillant dans le département des Bouches-du-Rhône, et se conjugue à des items périphériques tels que "Usage du téléphone" ou "Maturité". Cette structuration illustre une différence de genre dans les représentations où les jeunes conductrices sont avant tout perçues comme novices, moins marquées par des comportements de transgression. Cette différence soutient le fait que les femmes sont perçues comme moins conditionnelles dans l'application des règles de circulation (Gaymard & Tiplica, 2012) et transgressent donc moins ou alors concernant d'autres pratiques comme l'usage du téléphone au volant. Ici, la représentation nous amène à observer une catégorisation où l'élément central "Inexpérience" est modulé par des éléments périphériques plus neutres ou positifs que pour les jeunes conducteurs hommes. Cette différenciation peut témoigner de la persistance de stéréotypes de genre intégrés dans les RS (Moliner & Vidal, 2003), en effet les données statistiques nous obligent à constater que malgré la supposée inexpérience de ces jeunes conductrices, celles-ci se trouvent largement moins souvent impliquées dans les accidents de la route (ONISR, 2024). Les jeunes hommes incarnent alors l'image du conducteur dangereux et imprudent, tandis que les jeunes femmes sont perçues comme novices mais prudentes, quoique distraites par l'utilisation du téléphone. On peut noter que cette différenciation de genre sous-entend une hiérarchisation implicite des risques, les comportements attribués aux hommes étant perçus comme, certes, relevant de l'inexpérience mais articulés avec une propension au risque, tandis que ceux attribués aux femmes relèvent davantage d'une prudence liée à l'inexpérience ou à la vulnérabilité perçue (Granié, 2013). Cette asymétrie pourrait influencer l'importance de prendre en compte cette distinction de genre afin de mieux comprendre ce public lors des pratiques de contrôle et l'analyse de l'accidentalité.

Un autre effet mis en lumière par les résultats se trouve dans l'interaction complexe entre l'expérience de terrain et les représentations socialement partagées. Le fait que l'inexpérience se détache comme noyau central suggère une représentation descriptive, issue de l'observation récurrente de situations d'accidents. À l'inverse, les éléments périphériques tels que "Inconscients" ou "Usage du téléphone" traduisent davantage des stéréotypes socialement diffusés. Cette articulation rejoint l'idée selon laquelle les RS sont à la fois construites dans l'expérience et alimentées par des discours collectifs plus larges (Moscovici, 1984). Les gendarmes, en tant qu'agents institutionnels, réactualiseraient ainsi des schèmes interprétatifs ancrés dans la mémoire collective (Flament & Rouquette, 2003), tout en les adaptant aux spécificités locales et interactionnelles.

Plusieurs limites doivent être soulignées dans cette étude. Tout d'abord, la taille de l'échantillon reste restreinte (N=47), limitant la généralisation des résultats. Par ailleurs, la surreprésentation des hommes parmi les gendarmes interrogés reflète la composition des EDSR mais pourrait renforcer certains biais de perception genrés. Ensuite, la méthodologie repose sur deux outils complémentaires mais soumis à des biais distincts, la caractérisation peut surestimer certains items par effet de saillance, tandis que la mise en cause peut sous-évaluer des éléments en raison du contexte de présentation. De plus, le mode de questionnement utilisé repose sur des réponses déclaratives susceptibles d'être influencées par des biais de désirabilité sociale, des effets de contexte ou une compréhension variable des items et consignes par les participants. En effet, des items comme "Prise de risques" peuvent pousser à l'interprétation et chacun peut y voir des comportements différents en fonction de sa notion même de risques. Concernant les consignes, le principe de double négation du questionnaire de mise en cause n'est pas forcément évident et peut mener à des erreurs. Ces limites ouvrent des perspectives intéressantes, des recherches futures pourraient combiner des approches quantitatives et qualitatives, par exemple en recourant à des entretiens approfondis, des focus groups ou à des observations de terrain, afin de saisir comment les représentations influencent concrètement les pratiques de contrôle. Par ailleurs, l'évolution rapide des technologies de surveillance routière et leur appropriation par les jeunes conducteurs constituent un nouvel objet d'étude intéressant susceptible de transformer les représentations mutuelles.

Conclusion

Ce mémoire s'inscrit dans le champ de la psychologie du trafic en utilisant une approche théorique venant de la psychologie sociale. L'objectif était d'analyser les représentations sociales que les gendarmes construisent à l'égard des jeunes conducteurs, dans deux départements distincts, tout en prenant en compte la variable de genre de l'objet de représentation. En s'appuyant sur le cadre théorique de l'approche structurale des représentations sociales (Abric, 1976), nous avons étudié les représentations de 26 gendarmes de l'EDSR du Maine-et-Loire et de 21 gendarmes de l'EDSR des BdR. Cette variation dans le contexte territorial devait nous amener à observer des différences dans la représentation (Bec-Gérion, 2021), nous avons donc émis l'hypothèse que, bien que le noyau central et donc les représentations soient les mêmes, les éléments périphériques vont varier et représenter ces contextes différents. La séparation entre jeunes conducteurs et jeunes conductrices dans l'étude de ces représentations semblait importante au vu de la littérature scientifique existante et devait nous permettre d'observer deux représentations différentes peu importe le département.

Les résultats nous ont permis de mettre en évidence que, malgré une forte présence d'éléments saillants à connotation négative dans la représentation, celle-ci se construit autour d'un noyau central reposant avant tout sur l'inexpérience, une caractéristique objective et pragmatique des jeunes conducteurs. Ces résultats rejoignent l'idée qu'un groupe entretenant une relation effective avec l'objet social, ici dans le cadre de l'exercice professionnel des gendarmes, va avoir des représentations plus descriptives qu'idéologiques, peu importe le territoire (Abric, 2001). La comparaison entre départements révèle de légères variations périphériques, la problématique de la vitesse apparaît comme l'élément le plus saillant dans le Maine-et-Loire, tandis que la consommation de substances domine légèrement dans les Bouches-du-Rhône. Ces nuances semblent toutefois limitées par une possible homogénéisation produite par la culture institutionnelle de la gendarmerie, régie selon une hiérarchie militaire importante (Luc, 2003).

Ces résultats soulignent la nécessité de développer des actions de prévention et de sensibilisation qui tiennent compte de ces représentations en intégrant la distinction de genre pour adapter les messages et en prenant appui sur l'inexpérience reconnue comme élément central pour promouvoir des dispositifs pédagogiques plutôt que strictement répressifs (Zauberman, 1998). La faible divergence territoriale observée suggère que les leviers d'action doivent prioritairement cibler les normes institutionnelles et les pratiques professionnelles communes aux EDSR, tout en laissant une marge d'adaptation aux spécificités locales.

Références

- Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales*. [Thèse d'État, Université de Provence].
- Abric, J.-C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*. PUF
- Abric, J.-C. (2001). L'approche structurale des représentations sociales : Développements récents. *Psychologie et Société*, 2(4), 81-104.
- Abric, J.-C. (2003). *Exclusion sociale, insertion et prévention*. Érès
- Bec-Gérion, A. (2021). *Facteurs psychosociaux et stratégies de conduite : recherche auprès des jeunes conducteurs et ancrage régional*. [Thèse de doctorat, Université d'Angers].
- Bessin, M. (2016). *L'impact des modèles normatifs sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents : la transgression comme vecteur d'intégration*. [Thèse de doctorat. Université d'Angers].
- Carnis, L., (2017), « Économie de la sécurité routière : quelques perspectives issues de la recherche ». Dans S. Gaymard & T. Tiplica (dirs.), *Sécurité routière : un défi à l'aube du XXIe siècle, Collection Logiques sociales* (pp. 63-80). L'Harmattan
- Casanova, C., Michel, R., Apostolidis, T., Pellegrin, L., & Berger, F. (2018). Étude de l'alcool par la théorie des représentations sociales auprès d'un régiment de militaires français. *Alcoologie Et Addictologie*, 40(4), 304–313.
- Catteau, P., & Gaymard, S. (2018). *Représentations sociales du "80km/h" chez les commerciaux itinérants* [Mémoire de Master, Université d'Angers].
<https://dune.univ-angers.fr/documents/dune8716>
- Cestac, J., Carnis, L., Assailly, J.-P., Eyssartier, C., & Garcia, C. (2018). *Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français. Rapport final*. Convention IFSTTAR-CEREMA-DSCR n°2200626575
- Clement, S. (2023). *1983-2023 : 40e anniversaire de l'entrée des femmes dans les corps des sous-officiers et des officiers de gendarmerie*. Ministère de l'intérieur.
<https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/gendinfo/histoire/1983-2023-40e-anniversaire-de-l-entree-des-femmes-dans-les-corps-des-sous-officiers-et-des-officiers-de-gendarmerie>
- Cohen-Scali, V., & Moliner, P. (2008). Représentations sociales et identité: des relations complexes et multiples. *L'orientation scolaire et professionnelle*, 37(4), 465-482.

- Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Piccardi, L., & Giannini, A. M. (2016). Gender effects in young road users on road safety attitudes, behaviors and risk perception. *Frontiers in psychology*, 7, 1412. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.01412>
- Décret du 20 mai 1903 portant règlement sur l'organisation et le service de la gendarmerie.
- Degraeve, B., Granié, M. A., Pravossoudovitch, K., & Monaco, G. L. (2015). Social representations associated with men and women drivers among French adolescents and adults. Effects of the perceiver's age, sex, and socioeconomic status. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 34, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.07.019>
- De Maillard, J. & Zagrodzki, M. (2017). Styles de police et légitimité policière. La question des contrôles. *Droit et société*, 97(3), 485-501. <https://doi.org/10.3917/drs.097.0485>.
- Dieu, F. (2019). Gendarmerie et dualisme policier. *Res Militaris: revue européenne d'études militaires*, (HS).
- Doise, W. (1992). L'ancrage dans les études sur les représentations sociales. *Bulletin de psychologie*, 45(405), 189-195.
- Flament, C. (1994). Représentation sociale, consensus et corrélation-Remarques à partir des remarques de EH Witte. *Papers on Social Representations*, 3, 184-193.
- Flament, C., & Rouquette, M. L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires: comment étudier les représentations sociales*. Armand Colin.
- Fourny, M.-C., (2008). Identité et aménagement du territoire. Modes de production et figures de l'identité de territoires dans les recompositions spatiales. Dans F. Thuriot, J.- C. Nemery, & M. Rautenberg (dirs.). *Les stratégies identitaires de conservation et de valorisation du patrimoine* (pp 101-114). L'Harmattan.
- Gaymard, S. (2003). *La négociation interculturelle chez les filles franco-maghrébines : une étude de représentation sociale*. L'Harmattan.
- Gaymard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs. Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche - Transports - Sécurité*, 24(97), 339-359. <https://doi.org/10.3166/rts.97.339-359>
- Gaymard, S. (2009). Norms in social representations: two studies with french young drivers. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 1(2), 165-181.
- Gaymard, S. (2016). *Recherche sur les comportements locaux des usagers de la route dans le Gard et l'Hérault. Le respect conditionnel des règles*. Présentation orale des résultats du projet.

- Gaymard, S. (2021). *Les fondements des représentations sociales : Sources, théories et pratiques*. Dunod
- Gaymard, S., & Joly, P. (2013). La représentation sociale du football chez les jeunes adultes issus d'un milieu social défavorisé : Une étude exploratoire. *Loisir et Société*, 35(2), 263-292. <https://doi.org/10.1080/07053436.2012.10707844>.
- Gaymard, S., & Tiplica, T. (2012). Conditional respect towards the pedestrian: difference between men and women and risk modeling by the Bayesian approach. *Quality & Quantity*, 48(1), 91-110.
- Granié, M. A. (2013). Genre et rapport au risque: de la compréhension au levier pour l'action. *Questions Vives. Recherches en éducation*, 9(19), 65-87.
- Granié, M.-A., & Espiau, G. (2010). Représentations de l'espace routier et autonomie du jeune adolescent piéton. In I. Danic, O. David & S. Depeau (dirs.). *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien* (pp. 49-60). Presses Universitaires de Rennes
- Granié, M.-A., & Varet, F. (2016, 14-17 septembre). *Représentations sociales et sécurité routière : un état des lieux de la recherche internationale. 13e conférence internationale sur les Représentations Sociales "Epistémologies de la vie quotidienne"*, Marseille.
- Guecho, L. (2015). *Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs*. [These de doctorat, Université d'Aix-Marseille]. <https://theses.fr/2015AIXM3123>
- Guimelli, C. (1994). *Structures et transformations des représentations sociales*. Delachaux et Niestlé.
- Guimelli, C. (1995). Valence et structure des représentations sociales. *Bulletin de Psychologie*, 49(422), 58-72. <https://doi.org/10.3406/bupsy.1995.14498>
- Haberbusch, B. (2021). *1921-2021 : les gendarmes et le Code de la route, un siècle d'histoire*. Ministère de l'Intérieur.
- Jodelet, D. (2003). *Les représentations sociales*. Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.jodel.2003.01>
- Luc, J. N. (2003). Présentation. Du bon usage de l'histoire des représentations des gendarmes. *Sociétés & représentations*, 16(2), 5-35.
- Michel-Guillou, E. (2006). Représentations sociales et pratiques sociales : L'exemple de l'engagement pro-environnemental en agriculture. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, 56(3), 157-165. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2005.08.001>
- Moliner, P. (1988). Validation expérimentale de l'hypothèse du noyau central des représentations sociales. *Bulletin de Psychologie*, 41(6), 759-762.

- Moliner, P. & Vidal, J. (2003). Stéréotype de la catégorie et noyau de la représentation sociale. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 16(1), 157-176.
- Moscovici, S. (1961/1976). La représentation sociale de la psychanalyse. *Bulletin de Psychologie*, 14(194), 807-810. <https://doi.org/10.3406/bupsy.1961.8539>
- Moscovici, S. (2003). Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire. Dans D. Jodelet (dir.). *Les représentations sociales* (pp. 79-103). Presses Universitaires de France.
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE, 2006). *Les jeunes conducteurs : la voie de la sécurité*. https://www.jeunesetalcool.be/wp-content/uploads/2016/02/04-11.-OCDE-Jeunes-Conducteurs_la-voie-de-la-s%C3%A9curit%C3%A9-2006-FR.pdf
- Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR, 2024). *Bilan 2024 de la sécurité routière*. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547–558. <https://doi.org/10.1002/ab.20062>
- Raffestin, C. (2019). *Pour une géographie du pouvoir*. ENS éditions.
- Turner, J. C., Brown, R. J., & Tajfel, H. (1979). Social comparison and group interest in ingroup favouritism. *European Journal of Social Psychology*, 9(2), 187–204. <https://doi.org/10.1002/ejsp.24200902074>
- Tyler, T. R. (2006). Psychological perspectives on legitimacy and legitimation. *Annual Review of Psychology*, 57(1), 375-400. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.57.102904.190038>
- Varet, F., Degraeve, B. & Granié, M.-A. (2018). Comportements dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales. *Le Journal des psychologues*, 360(8), 24-29. <https://doi.org/10.3917/jdp.360.0024>.
- Vergès, P. (2001). L'analyse des représentations sociales par questionnaires. *Revue française de sociologie*, 42(3), 537-561. <https://doi.org/10.2307/3323032>
- Zauberman, R. (1998). La répression des infractions routières : le gendarme comme juge. *Sociologie Du Travail*, 40(1), 43–6

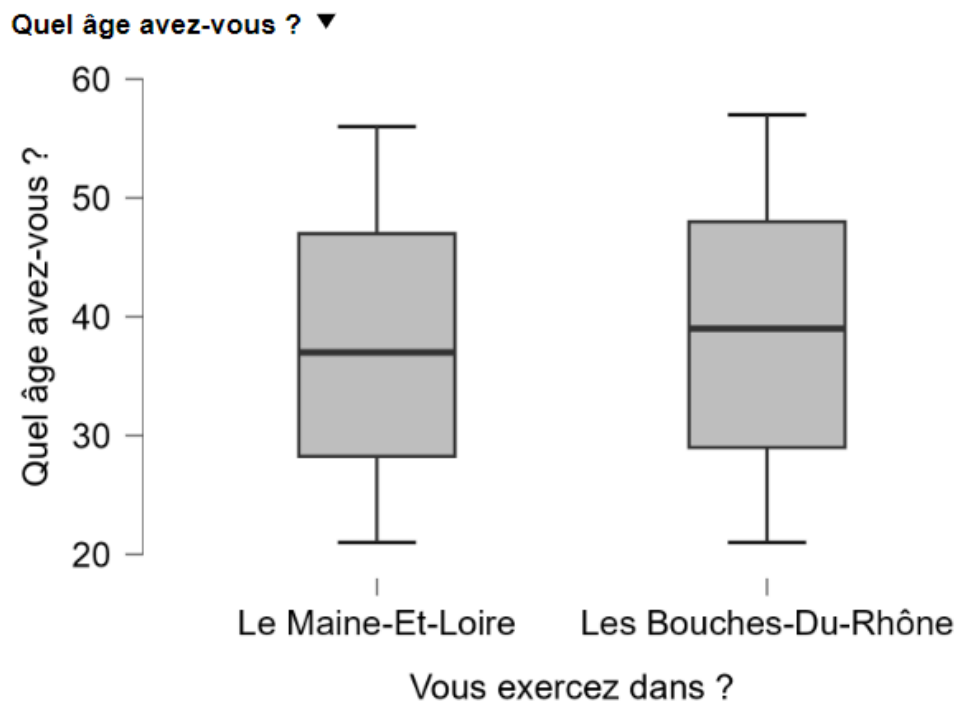
Annexes

Annexe 1 : Fréquence et rang moyen d'apparition des éléments de l'association libre.

Premiers Rangs			Derniers Rangs	
Fréquence ≥ 6 :	Inexpérience	9* (2,22)**	Addictions	9 (3,55)
	Apprentissage	9 (2,33)	Vitesse	6 (3,4)
	Inconscients	7 (2,85)		
Fréquence < 6 :	Jeune permis	5 (1,8)	Excès de confiance	4 (3,75)

* Fréquence ** Rang moyen

Annexe 2 : Représentation graphique de la répartition des âges dans les deux départements.



Annexe 3 : Grade des gendarmes interrogés des deux départements en fréquence de réponse et pourcentage.

Vous exercez dans ?	Quel est votre grade au sein de la gendarmerie ?	Frequency	Percent
Le Maine-Et-Loire	GAV	4	15.385
	Officier Supérieur	0	0.000
	Sous-Officier Subalterne	9	34.615
	Sous-Officier Supérieur	13	50.000
	Missing	0	0.000
	Total	26	100.000
Les Bouches-Du-Rhône	GAV	4	19.048
	Officier Supérieur	1	4.762
	Sous-Officier Subalterne	6	28.571
	Sous-Officier Supérieur	10	47.619
	Missing	0	0.000
	Total	21	100.000

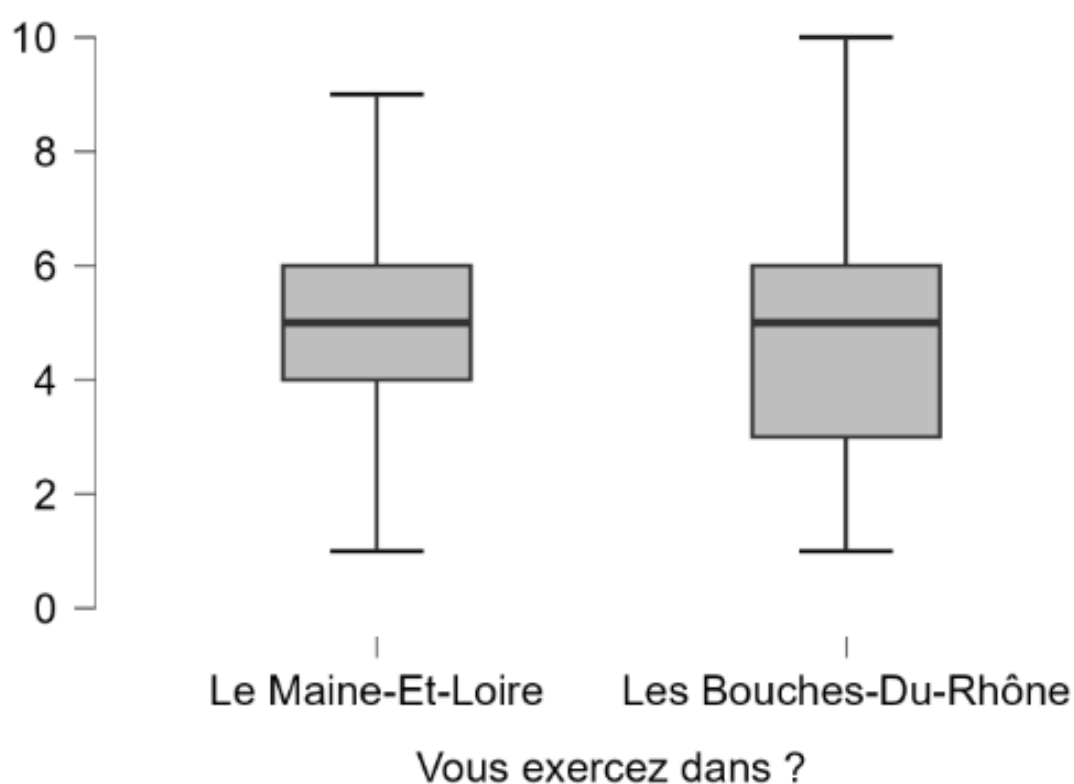
Annexe 4 : Ancienneté des gendarmes interrogés des deux départements en fréquence de réponse et pourcentage.

Vous exercez dans ?	Depuis combien de temps exercez-vous votre métier ?	Frequency	Percent
Le Maine-Et-Loire	10 ans et plus	17	65.385
	Entre 1 et 4 ans	4	15.385
	Entre 5 et 9 ans	5	19.231
	Moins d'un an	0	0.000
	Missing	0	0.000
	Total	26	100.000
Les Bouches-Du-Rhône	10 ans et plus	14	66.667
	Entre 1 et 4 ans	3	14.286
	Entre 5 et 9 ans	3	14.286
	Moins d'un an	1	4.762
	Missing	0	0.000
	Total	21	100.000

Annexe 5 : Mode de transport utilisé dans le cadre du travail des gendarmes interrogés des deux départements en fréquence de réponse et pourcentage.

Vous exercez dans ?	Quel mode de transport utilisez-vous en situation de travail ?	Frequency	Percent
Le Maine-Et-Loire	Au sol	0	0.000
	Moto	14	53.846
	Voiture	9	34.615
	Voiture et Moto	3	11.538
	Missing	0	0.000
	Total	26	100.000
Les Bouches-Du-Rhône	Au sol	1	4.762
	Moto	11	52.381
	Voiture	9	42.857
	Voiture et Moto	0	0.000
	Missing	0	0.000
	Total	21	100.000

Annexe 6 : Représentation graphique de la fréquence d'exposition à des accidents impliquant des jeunes conducteurs dans les deux départements sur une échelle de 1 à 10.



Annexe 7 : Caractérisation des jeunes conducteurs hommes chez les gendarmes de l'EDSR du MeL.

Items	1	2	3	Moyenne
Excès de vitesse	0	3	23	2,88
Conduite sous substance	3	6	17	2,54
Prise de risques	1	10	15	2,54
Usage du téléphone	3	15	8	2,19
Inconscients	5	13	8	2,12
Inexpérience	5	15	6	2,04
Liberté	15	10	1	1,46
Maturité	23	3	0	1,12
Apprentissage	23	3	0	1,12

Annexe 8 : Caractérisation des jeunes conducteurs hommes chez les gendarmes de l'EDSR des BdR.

Items	1	2	3	Moyenne
Conduite sous substance	1	5	15	2,67
Excès de vitesse	1	7	13	2,57
Prise de risques	2	6	13	2,52
Usage du téléphone	2	7	12	2,48
Inconscients	4	14	3	1,95
Inexpérience	6	11	4	1,90
Maturité	14	5	2	1,43
Liberté	16	5	0	1,24
Apprentissage	18	2	1	1,19

Annexe 9 : Test de Mann-Whitney U pour comparer la caractérisation des items concernant les jeunes conducteurs hommes dans les deux départements.

Independent Samples T-Test ▼

	U	df	p
Prise de risques	268.500		0.921
Inconscients	309.000		0.393
Conduite sous substances	252.000		0.592
Maturité	210.500		0.063
Apprentissage	274.000		0.986
Excès de vitesse	347.000		0.033
Usage du téléphone	205.500		0.113
Liberté	326.000		0.173
Inexpérience	301.500		0.505

Note. Mann-Whitney U test.

Annexe 10 : Caractérisation des jeunes conductrices femmes chez les gendarmes de l'EDSR du MeL.

Items	1	2	3	Moyenne
Usage du téléphone	0	2	24	2,92
Inexpérience	2	8	16	2,53
Maturité	7	10	9	2,08
Apprentissage	8	9	9	2,04
Excès de vitesse	10	9	7	1,88
Liberté	9	14	3	1,77
Inconscients	12	9	5	1,73
Conduite sous substances	13	11	2	1,58
Prise de risques	17	6	3	1,46

Annexe 11 : Caractérisation des jeunes conductrices femmes chez les gendarmes de l'EDSR des BdR.

Items	1	2	3	Moyenne
Usage du téléphone	0	2	19	2,90
Inexpérience	2	3	16	2,67
Excès de vitesse	6	8	7	2,05
Inconscients	5	13	3	1,90
Maturité	8	8	5	1,86
Apprentissage	8	9	4	1,81
Conduite sous substances	9	9	3	1,71
Liberté	10	8	3	1,67
Prise de risques	14	5	2	1,43

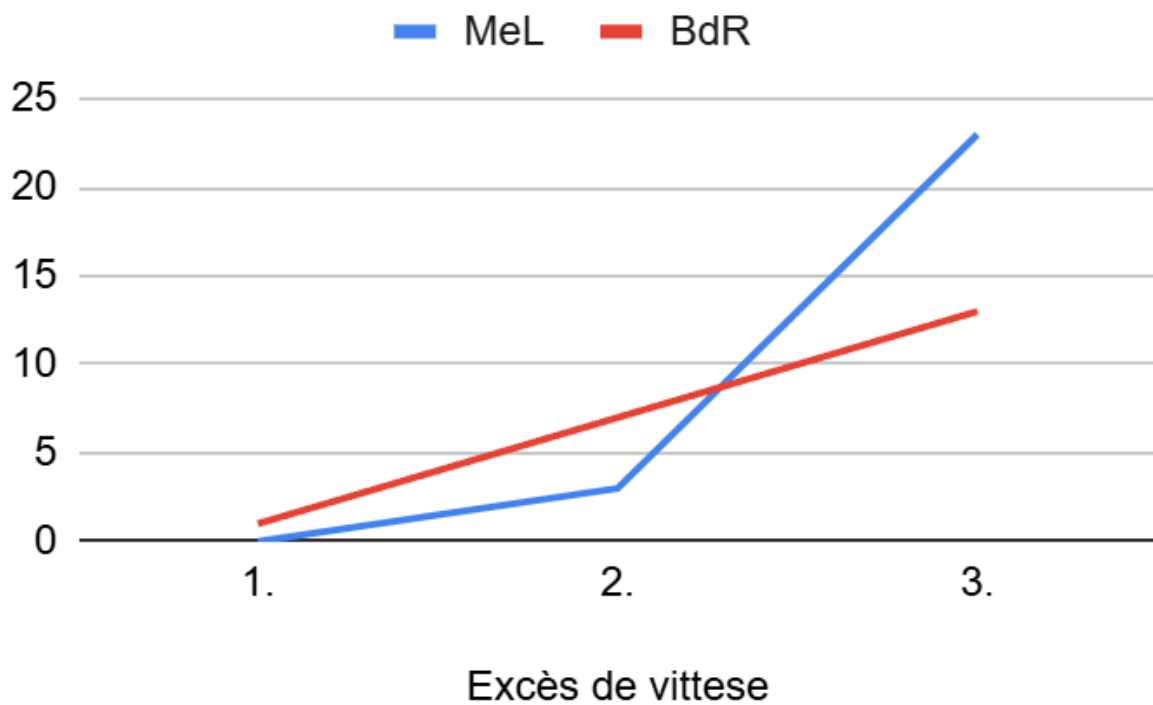
Annexe 12 : Test de Mann-Whitney U pour comparer la caractérisation des items concernant les jeunes conductrices femmes dans les deux départements.

Independent Samples T-Test

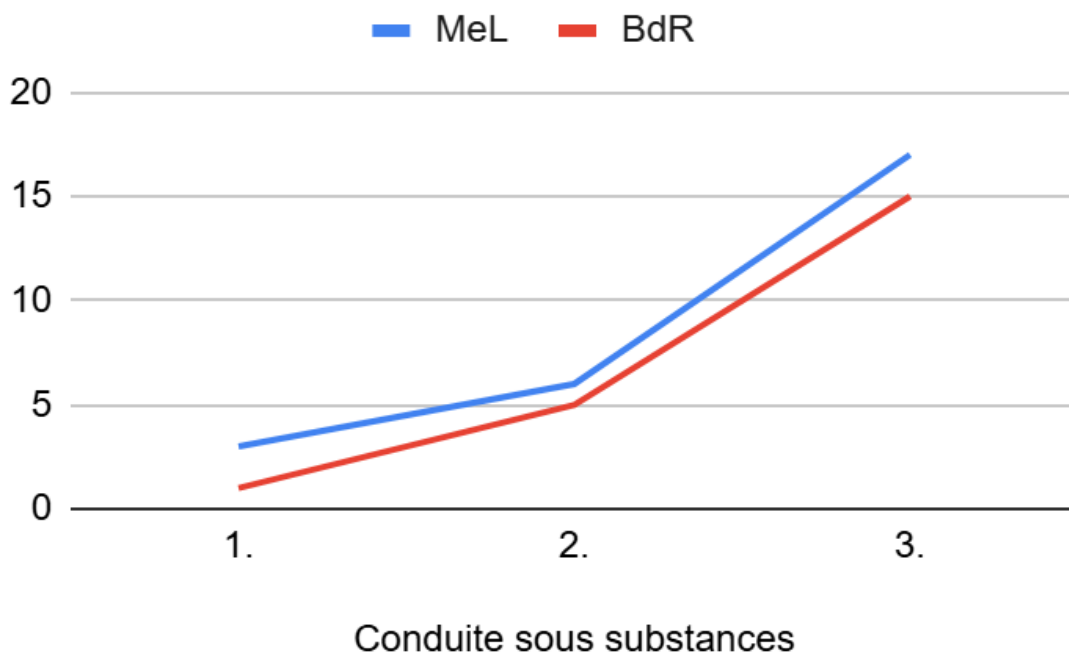
	U	df	p
Prise de risques	278.000		0.908
Inconscients	228.500		0.291
Conduite sous substances	246.000		0.531
Maturité	314.500		0.351
Apprentissage	316.000		0.331
Excès de vitesse	242.500		0.496
Usage du téléphone	278.000		0.842
Liberté	299.500		0.541
Inexpérience	238.000		0.368

Note. Mann-Whitney U test.

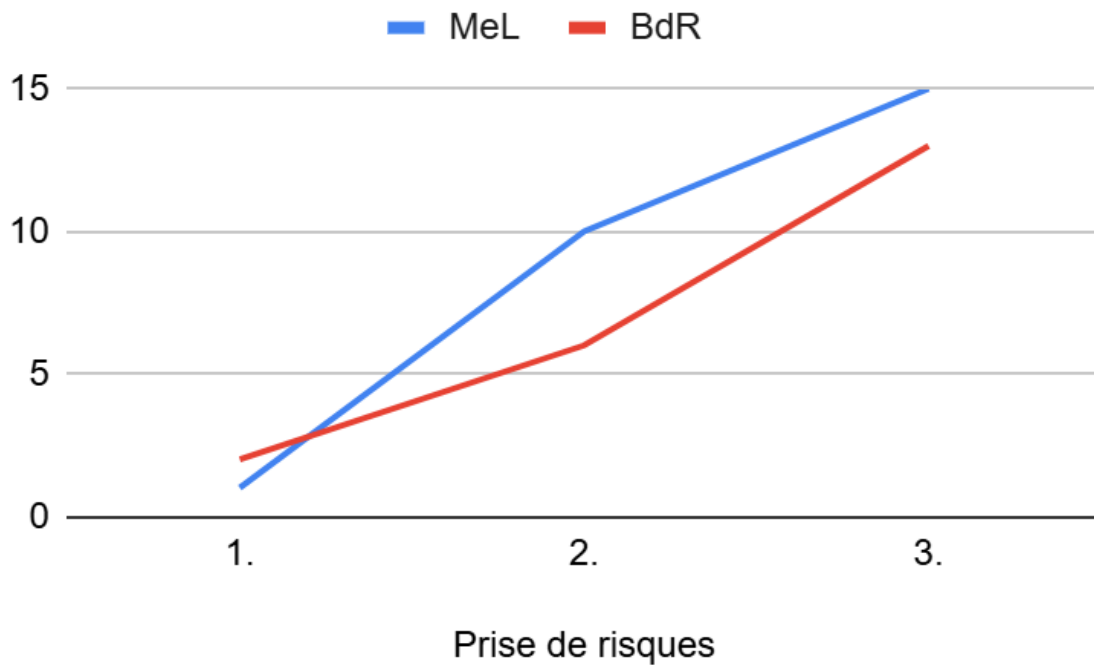
Annexe 13 : Représentation graphique de l’item “Excès de vitesse” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



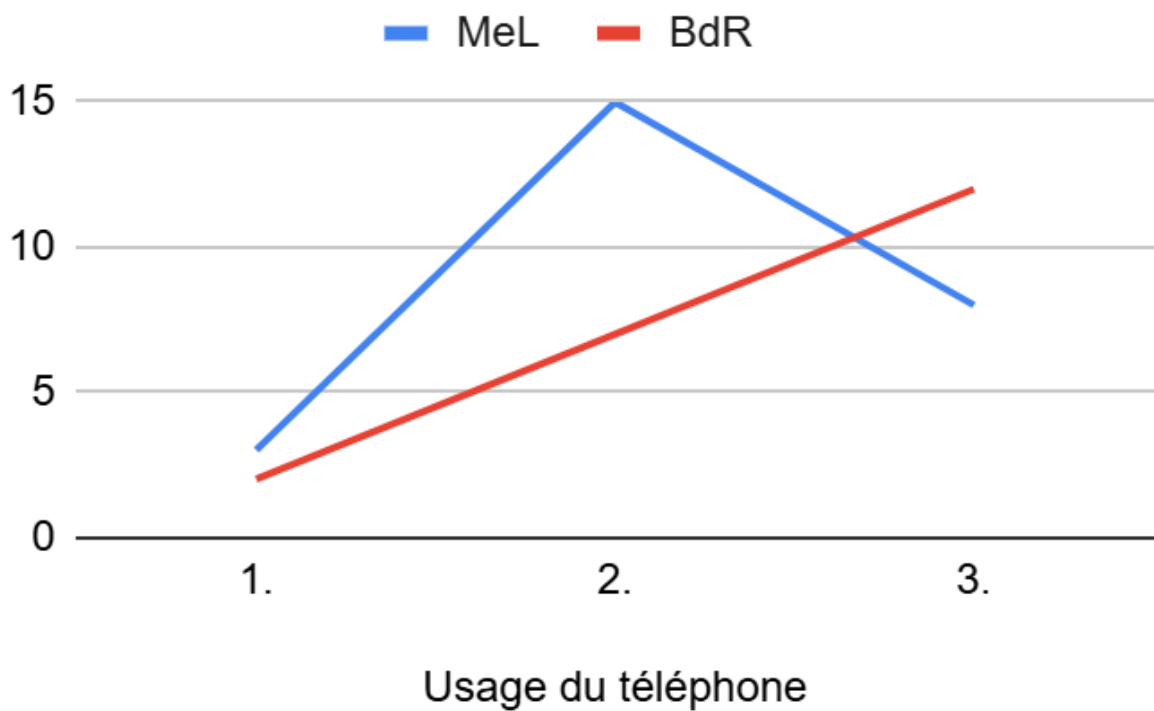
Annexe 14 : Représentation graphique de l’item “Conduite sous substances” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes



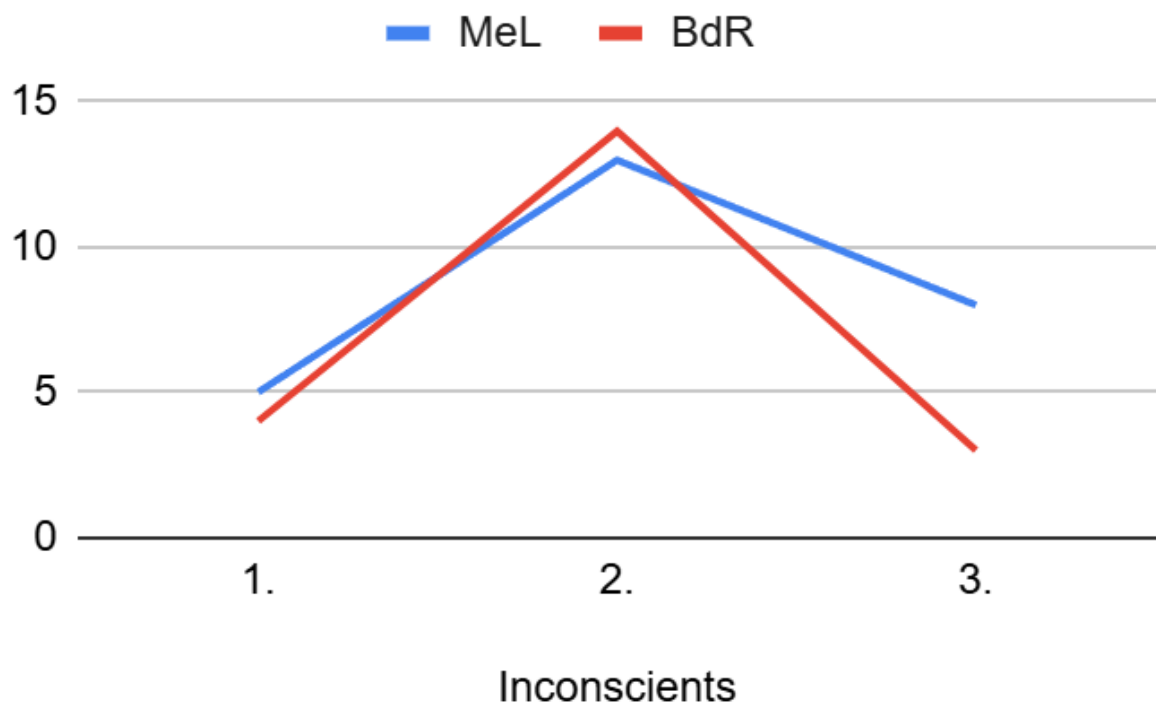
Annexe 15 : Représentation graphique de l’item “Prise de risques” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



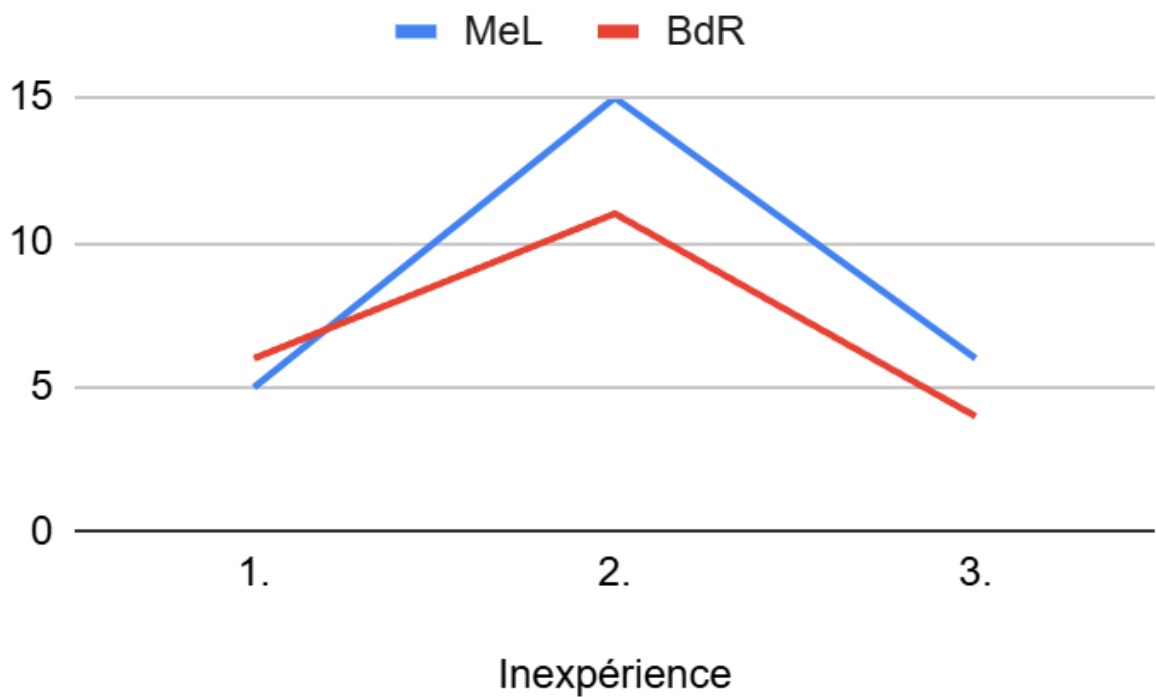
Annexe 16 : Représentation graphique de l’item “Usage du téléphone” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



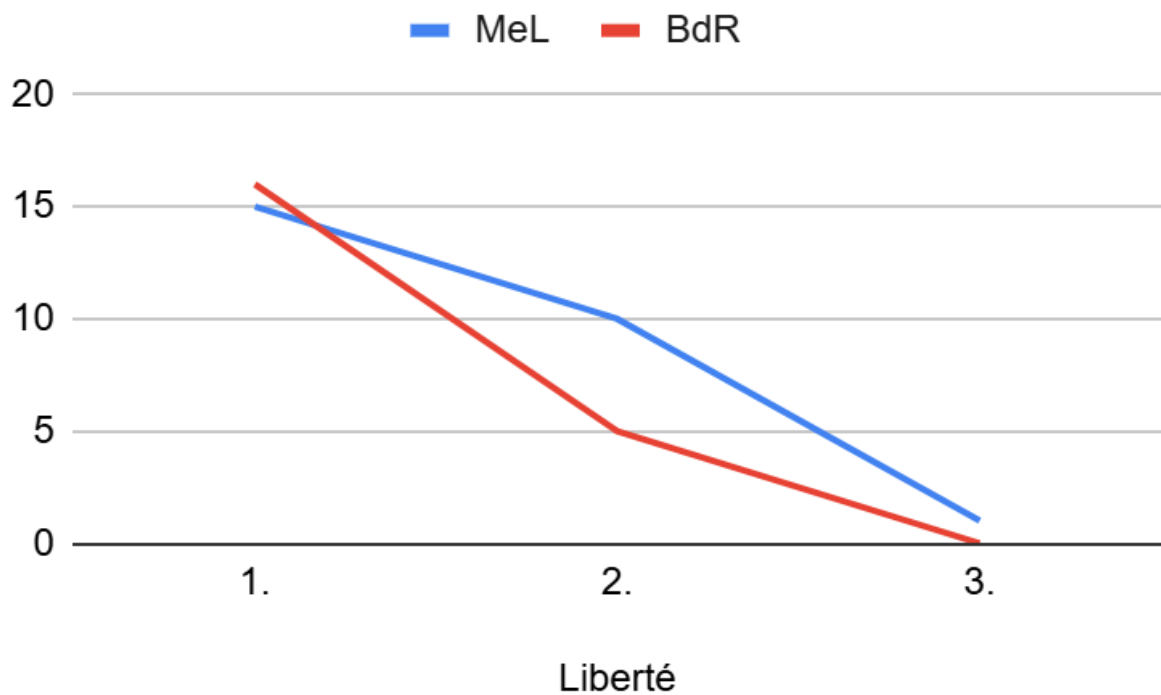
Annexe 17 : Représentation graphique de l’item “Inconscients” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



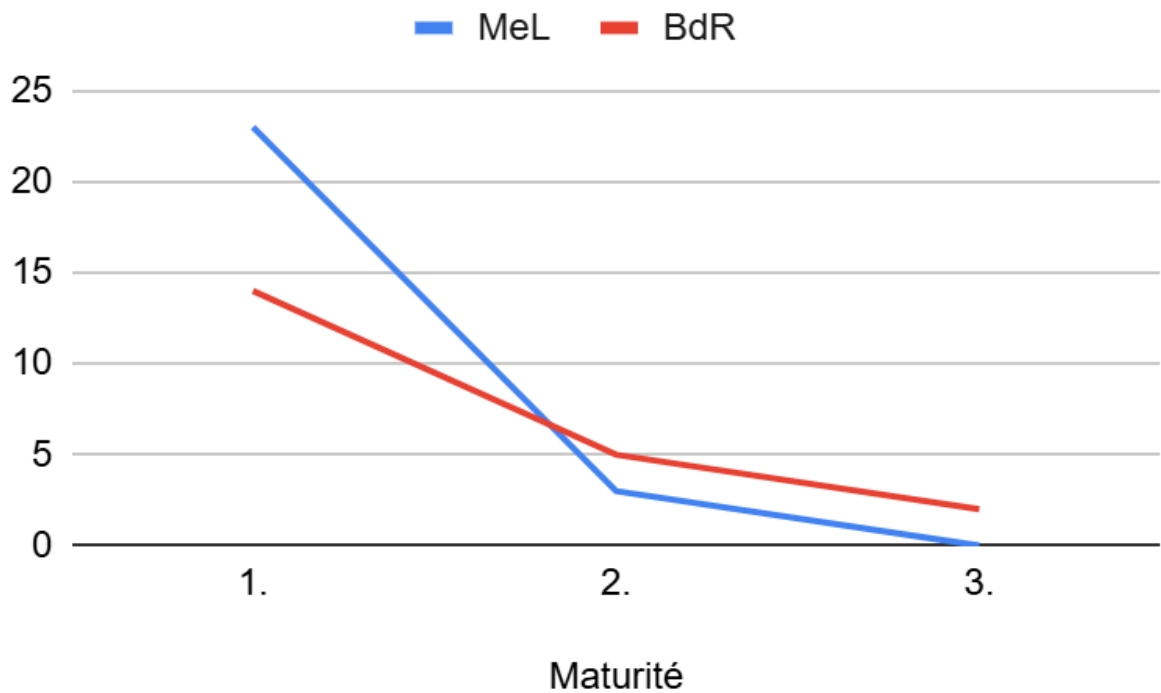
Annexe 18 : Représentation graphique de l’item “Inexpérience” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



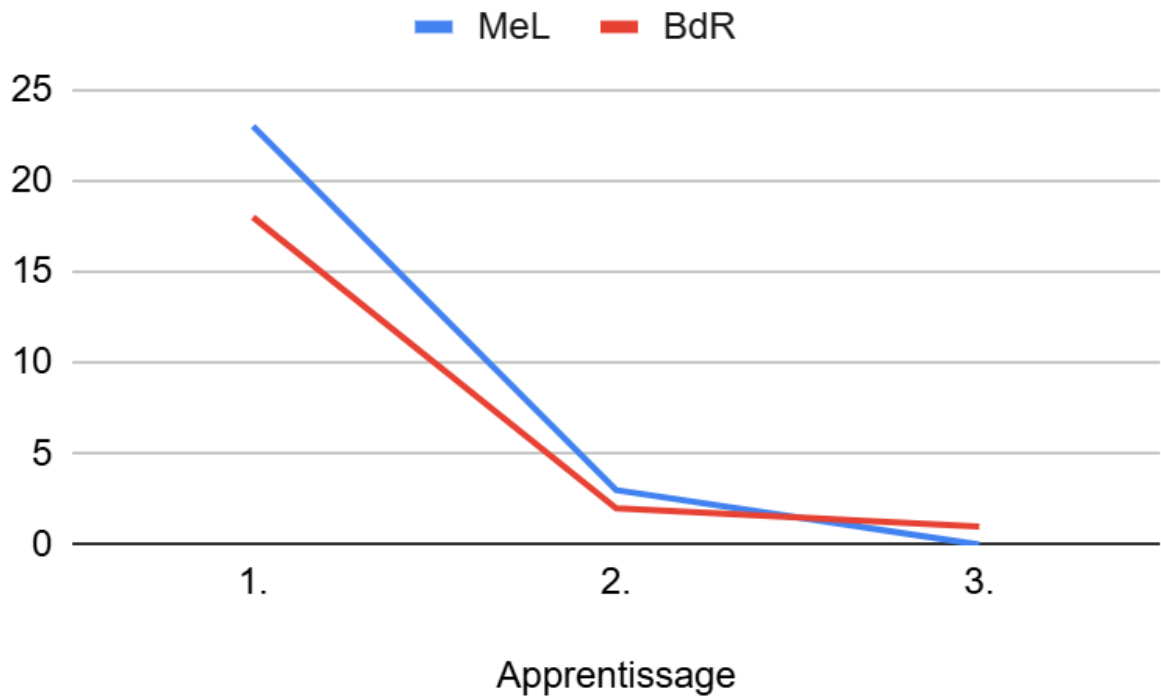
Annexe 19 : Représentation graphique de l’item “Liberté” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



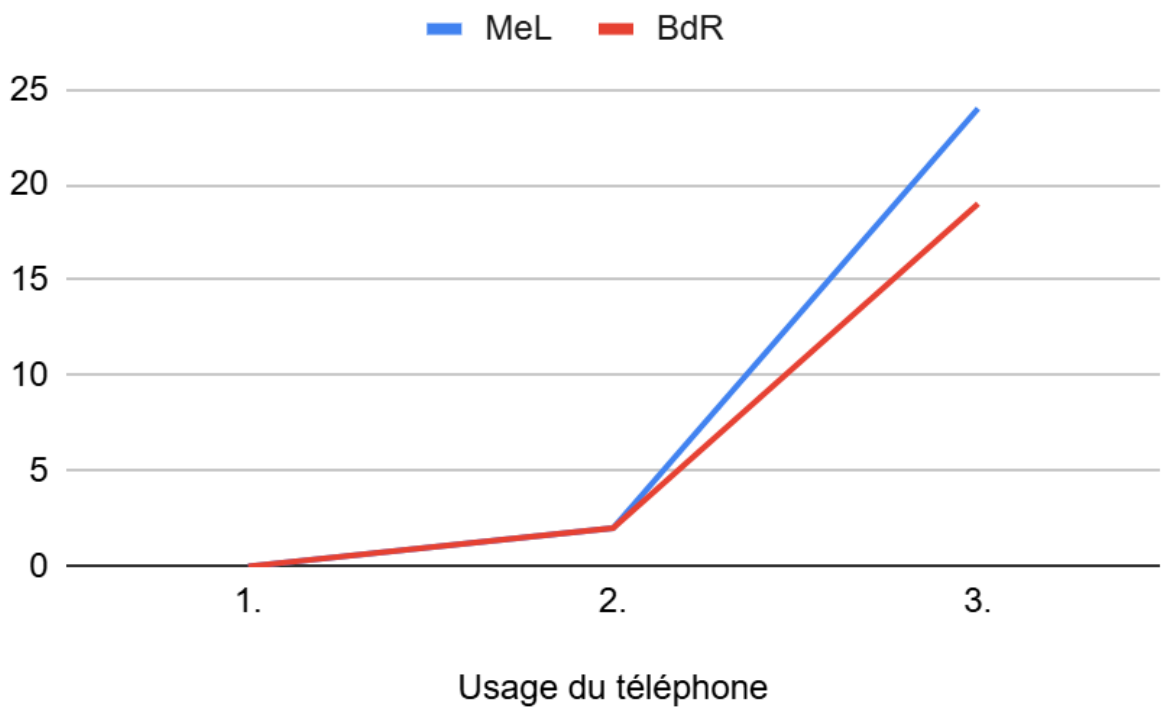
Annexe 20 : Représentation graphique de l’item “Maturité” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



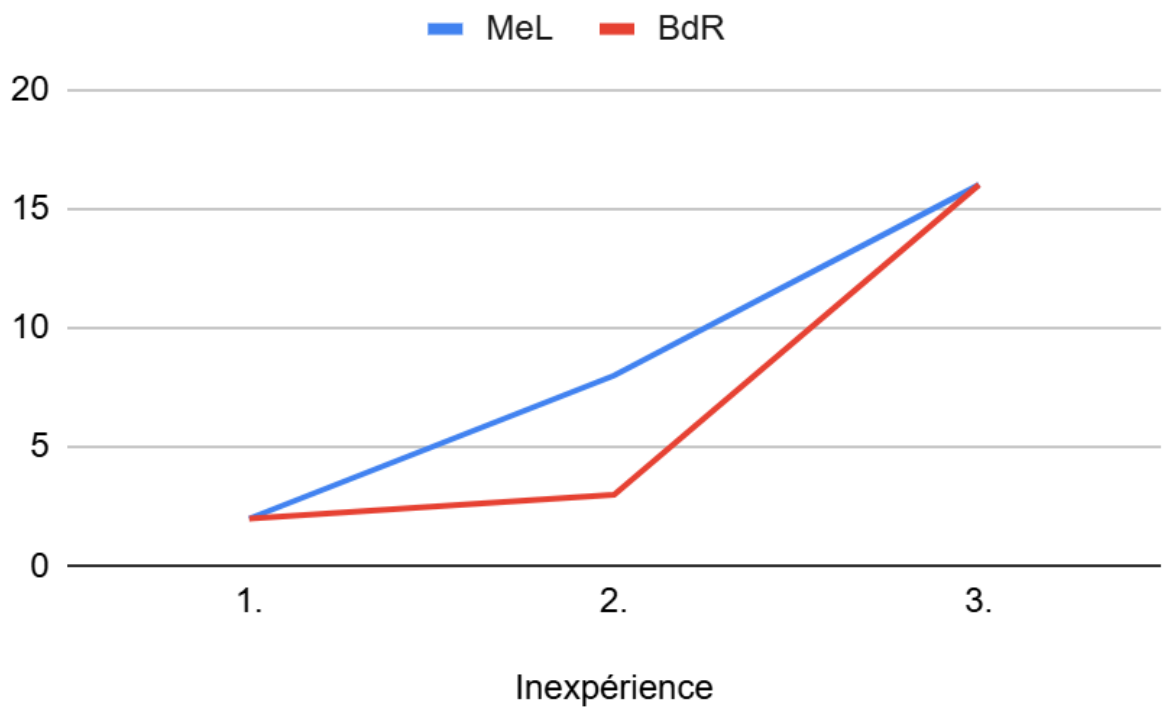
Annexe 21 : Représentation graphique de l’item “Apprentissage” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conducteurs hommes en comparant les deux groupes.



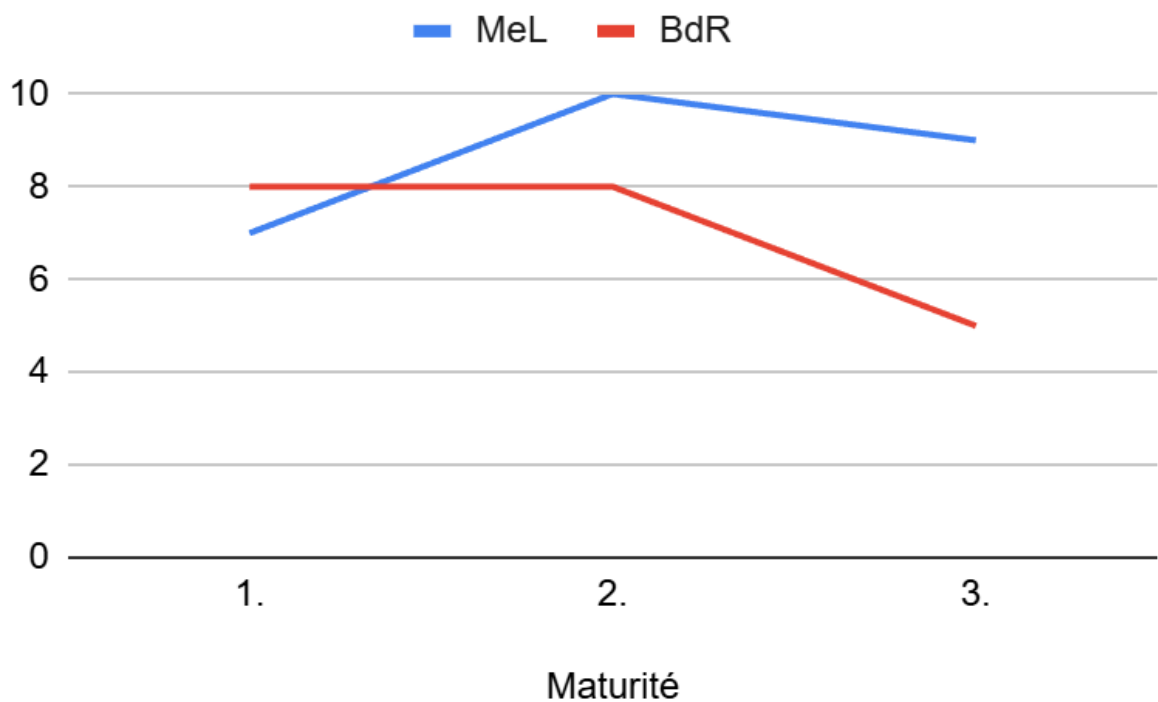
Annexe 22 : Représentation graphique de l’item “Usage du téléphone” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



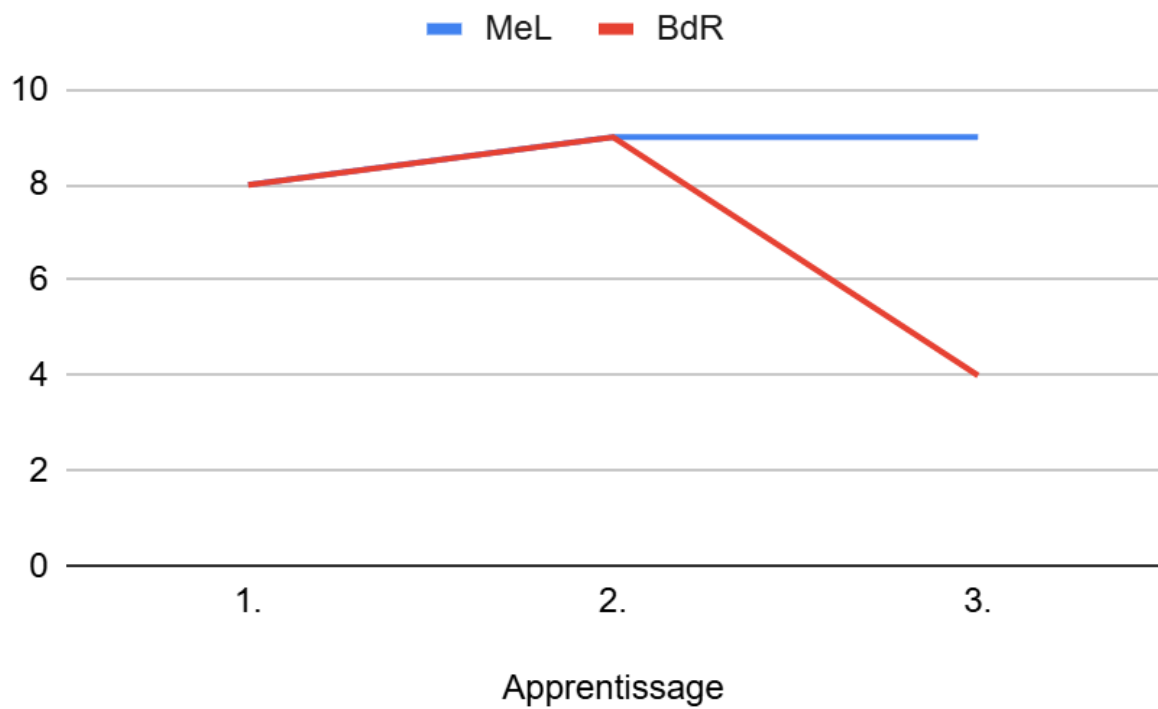
Annexe 23 : Représentation graphique de l’item “Inexpérience” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



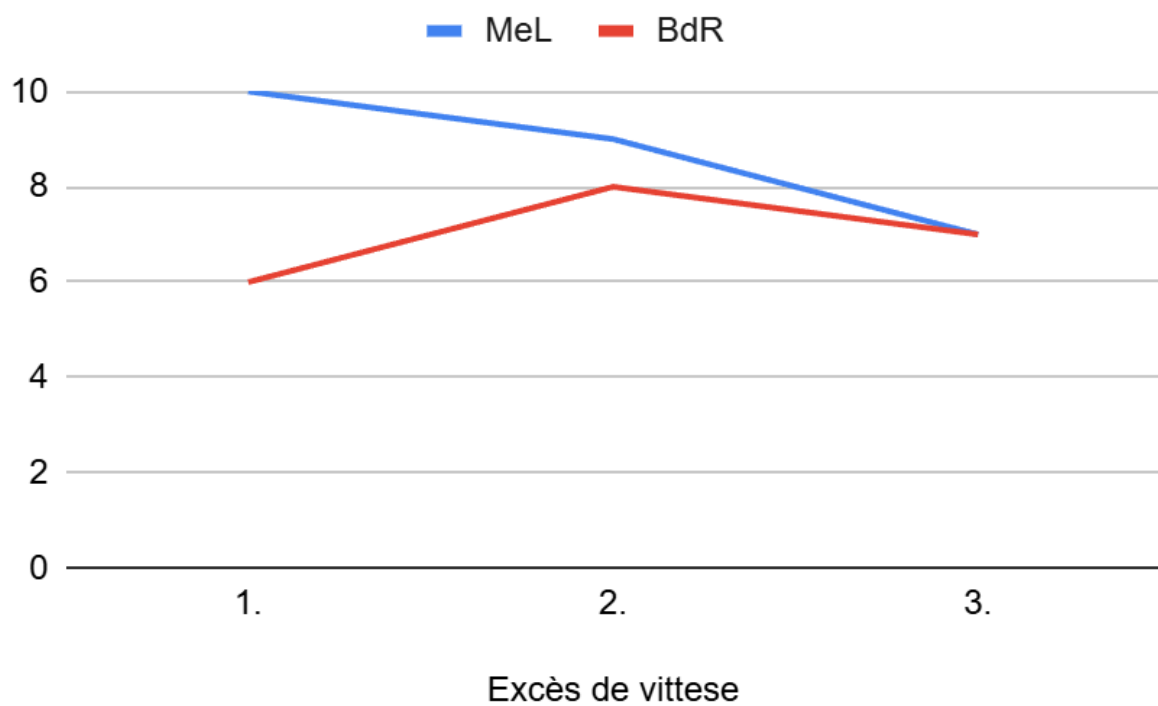
Annexe 24 : Représentation graphique de l’item “Maturité” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



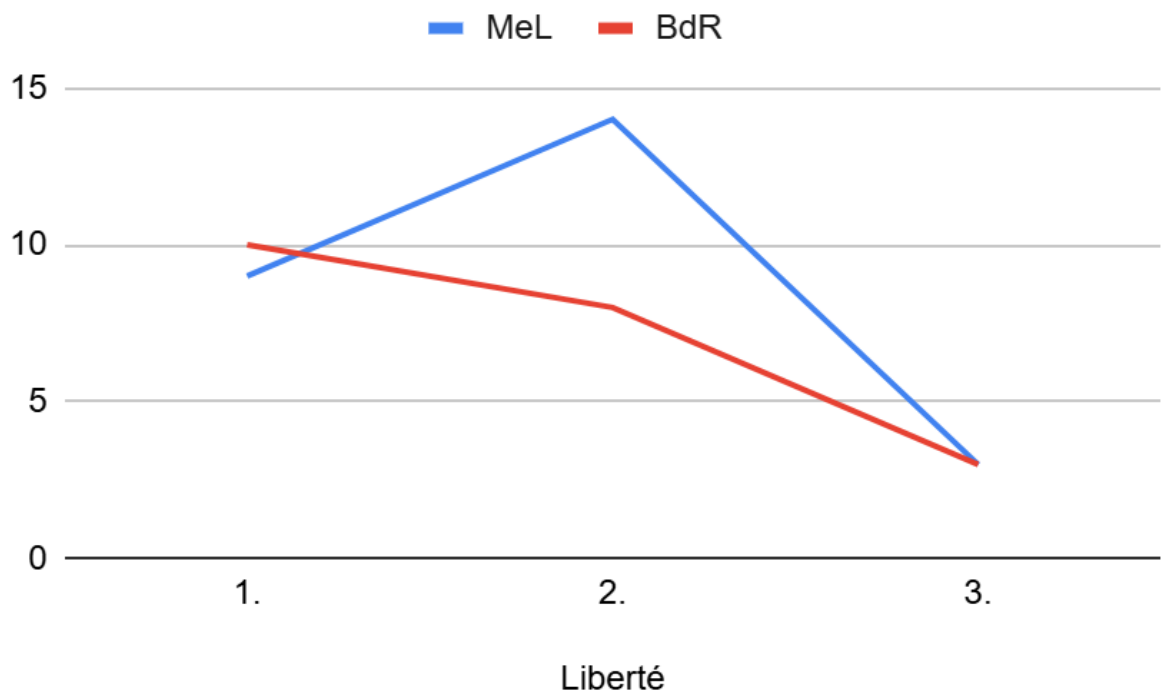
Annexe 25 : Représentation graphique de l’item “Apprentissage” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



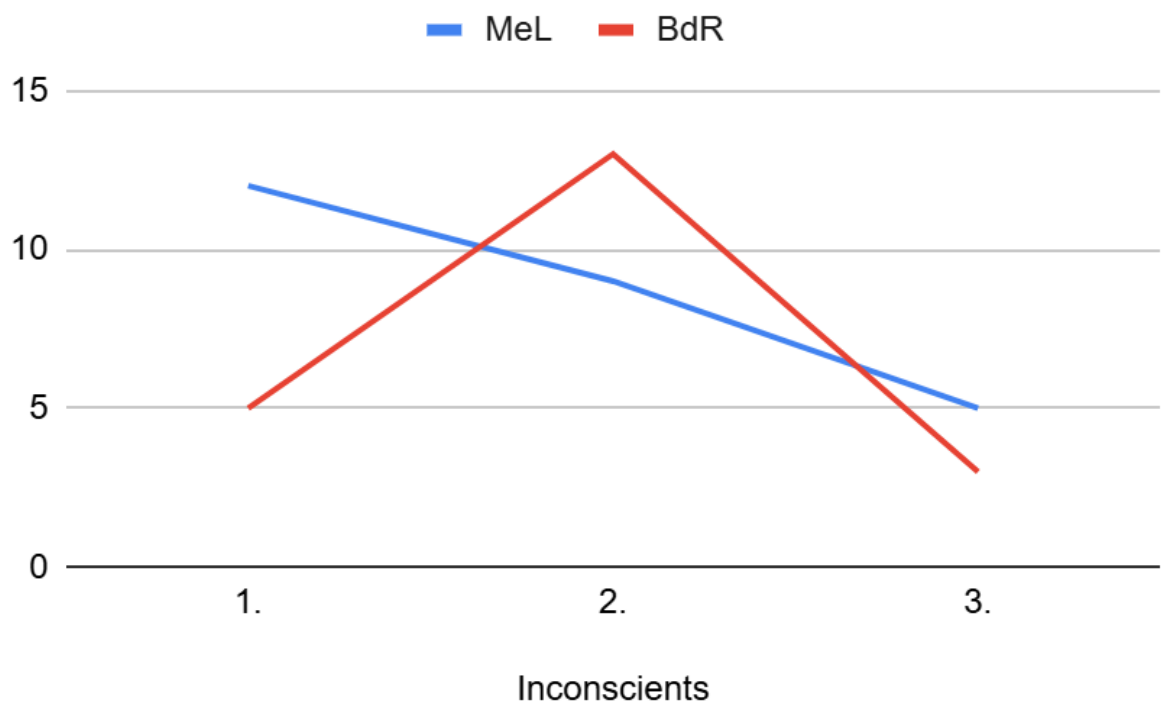
Annexe 26 : Représentation graphique de l’item “Excès de vitesse” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



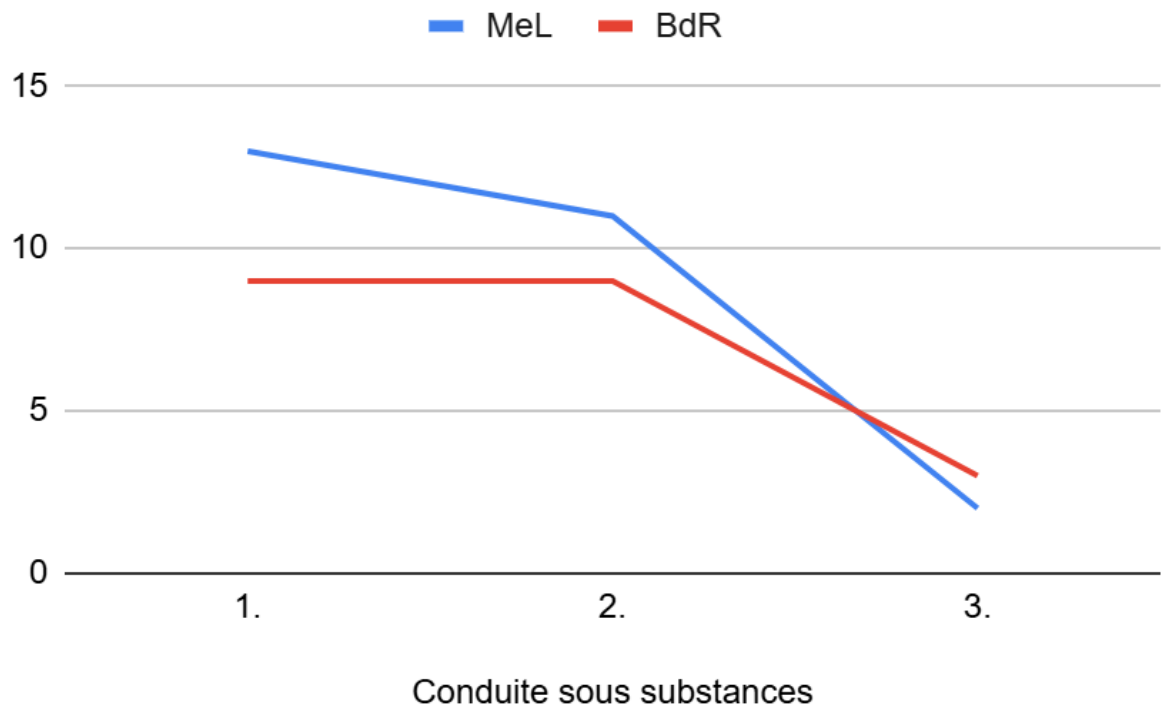
Annexe 27 : Représentation graphique de l’item “Liberté” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



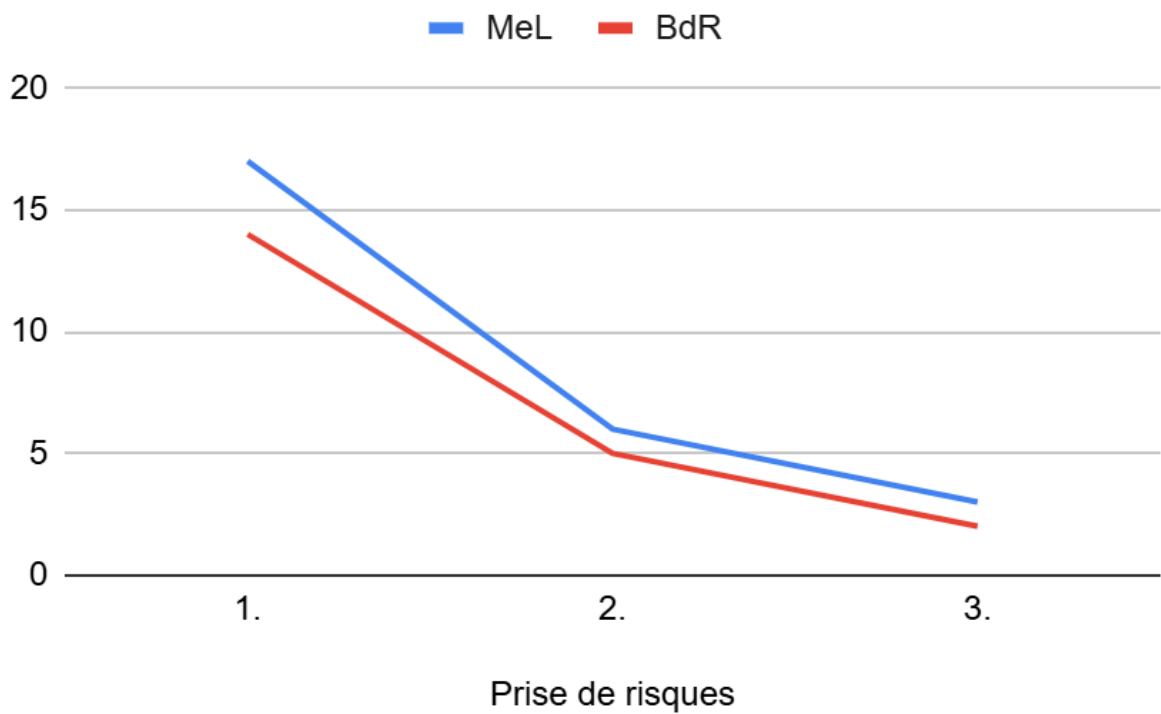
Annexe 28 : Représentation graphique de l’item “Inconscients” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



Annexe 29 : Représentation graphique de l’item “Conduite sous substances” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



Annexe 30 : Représentation graphique de l’item “Prise de risques” du questionnaire de caractérisation concernant les jeunes conductrices femmes en comparant les deux groupes.



Enquête Mémoire

La présente étude est réalisée dans le cadre du mémoire de recherche de Maceo Gambini (maceo.gambini@etud.univ-angers.fr), étudiant en Master 2 de psychologie sociale, du travail et des organisations dans la mention mobilités et transports à Angers. Cette étude a pour but d'étudier votre perception des jeunes conducteurs en comparant les Bouches-Du-Rhône et le Maine-Et-Loire.

Cette étude est ANONYME.

Chacun des 2 questionnaires comporte une partie concernant les jeunes conducteurs et une autre concernant les jeunes conductrices, il vous est aussi demandé quelques informations personnelles au début de l'étude.

Le temps de passation est estimé à 10 minutes, Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Vous consentez librement de participer à cette étude *

☒ Oui

☐ Non

Informations personnelles

Vous êtes ? *

- ☐ Un Homme
- ☐ Une Femme
- ☐ Autre : _____

Quel âge avez-vous ? *

Votre réponse _____

Vous exercez dans ? *

- ☐ Le Maine-Et-Loire
- ☐ Les Bouches-Du-Rhône

Quel est votre grade au sein de la gendarmerie ? *

Votre réponse _____

Depuis combien de temps exercez-vous votre métier ? *

- ☐ Moins d'un an
- ☐ Entre 1 et 4 ans
- ☐ Entre 5 et 9 ans
- ☐ 10 ans et plus
- ☐ Autre : _____

Quel mode de transport utilisez-vous en situation de travail ? *

☐ Voiture

☐ Moto

☐ Autre : _____

À quelle fréquence avez-vous été témoin d'accidents impliquant des jeunes conducteurs ? (sur une échelle de 1 à 10) *

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Jamais ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Très souvent

Avez-vous un(e) ou plusieurs proches jeunes conducteurs/conductrices ? *

☐ Oui

☐ Non

☐ Autre : _____

Questionnaire n°1

Vous allez avoir ci-dessous une liste de 9 items, il faut parmi ces 9 items en choisir 3 que vous considérez comme les plus caractéristiques des jeunes conducteurs et 3 autres que vous considérez comme les moins caractéristiques des jeunes conducteurs. Il restera alors 3 items non choisis dans la liste.

Quels sont selon vous les 3 items les PLUS caractéristiques des jeunes conducteurs HOMMES ? *

- ☐ Prise de risques
- ☐ Inconscients
- ☐ Conduite sous substances
- ☐ Maturité
- ☐ Apprentissage
- ☐ Excès de vitesse
- ☐ Usage du téléphone
- ☐ Liberté
- ☐ Inexpérience

Quels sont selon vous les 3 items les MOINS caractéristiques des jeunes conducteurs HOMMES ? *

- ☐ Prise de risques
- ☐ Inconscients
- ☐ Conduite sous substances
- ☐ Maturité
- ☐ Apprentissage
- ☐ Excès de vitesse
- ☐ Usage du téléphone
- ☐ Liberté
- ☐ Inexpérience

Quels sont selon vous les 3 items les PLUS caractéristiques des jeunes conductrices FEMMES ? *

- ☐ Prise de risques
- ☐ Inconscients
- ☐ Conduite sous substances
- ☐ Maturité
- ☐ Apprentissage
- ☐ Excès de vitesse
- ☐ Usage du téléphone
- ☐ Liberté
- ☐ Inexpérience

Quels sont selon vous les 3 items les MOINS caractéristiques des jeunes conductrices FEMMES ? *

- ☐ Prise de risques
- ☐ Inconscients
- ☐ Conduite sous substances
- ☐ Maturité
- ☐ Apprentissage
- ☐ Excès de vitesse
- ☐ Usage du téléphone
- ☐ Liberté
- ☐ Inexpérience

Questionnaire n°2

Dans ce questionnaire il vous est demandé de lire la proposition puis de cocher la case qui vous semble la plus adaptée sur une échelle de 1 à 5 allant de 1 : "Ce n'est pas un jeune conducteur" à 5 : "C'est un jeune conducteur".

Concernant les jeunes conducteurs HOMMES

Un conducteur qui ne réalise pas d'excès de vitesse *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui n'est pas en apprentissage *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui n'a pas un manque d'expérience *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui n'est pas inconscient *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui ne prend pas de substances avant de conduire *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui ne prend pas de risques au volant *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui n'est pas mature *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui n'utilise pas son téléphone en conduisant *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Un conducteur qui n'a pas un sentiment de liberté *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas un jeune
conducteur

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est un jeune conducteur

Concernant maintenant les jeunes conductrices FEMMES

Un conducteur qui ne réalise pas d'excès de vitesse *

	1	2	3	4	5	
Ce n'est pas une jeune conductrice	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui n'est pas en apprentissage *

	1	2	3	4	5	
Ce n'est pas une jeune conductrice	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui n'a pas un manque d'expérience *

	1	2	3	4	5	
Ce n'est pas une jeune conductrice	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui n'est pas inconscient *

	1	2	3	4	5	
Ce n'est pas une jeune conductrice	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui ne prend pas de substances avant de conduire *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas une jeune
conductrice

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui ne prend pas de risques au volant *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas une jeune
conductrice

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui n'est pas mature *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas une jeune
conductrice

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui n'utilise pas son téléphone en conduisant *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas une jeune
conductrice

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est une jeune conductrice

Un conducteur qui n'a pas un sentiment de liberté *

1 2 3 4 5

Ce n'est pas une jeune
conductrice

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

C'est une jeune conductrice