Les jeunes et la voiture

Entre autonomie et responsabilités

Maxime DUVIAU

TREE (Pau) et LinCS (Strasbourg) Université de Pau et des Pays de l'Adour

DOI : https ://doi.org/10.17184/eac.8570

Résumé : L'automobile peut être appréhendée comme un costume, à certains égards, une seconde peau. Elle est une prothèse palliative, un outil — en tant qu'extension utile de soi — au sens de Leroi-Gourhan (1983). Le moteur relaie le corps et autorise le déplacement plus rapide et lointain que la marche et le vélo. Elle protège aussi des intempéries, contrairement à la moto. Plus encore, l'habitacle masque, enveloppe. A ce titre et à travers le discours de jeunes conducteurs et conductrices, cette communication vise à questionner l'appropriation de l'objet automobile, finalement assez peu investi par les sciences humaines. Parce qu'assurément, il est bien davantage qu'un simple moyen de transport. Il existe différents degrés d'investissement de l'automobile. Certains n'y apportent que peu d'importance, tandis que d'autres lui vouent un véritable culte. Parfois, elle est presque une compagne ou un compagnon dans cette période transitoire qu'est le passage à l'âge adulte. Elle rappelle des souvenirs, comme les premières vacances sans les parents. Elle est un de ces premiers espaces à soi, reprend certaines caractéristiques de la chambre (Glevarec, 2009), et y ajoute le mouvement. De nombreuses discussions avec les jeunes au cours d'entretiens et les observations sur le sujet présentent aussi la voiture comme un précieux support identitaire. Outil de projection, de dissimulation, d'affirmation, elle est une nouvelle modalité de présentation. Elle se personnalise discrètement ou à l'extrême, s'investit à son image. Cependant, elle place parfois nombre de jeunes face à de nombreuses contraintes. Elle coute cher, pour les finances et la planète (McNeill, 2010), situation à laquelle les jeunesses réfléchissent beaucoup. Plus largement, la route expose au risque de l'accident. Elle est un espace à double tranchant puisque si elle est parfois source d'émerveillement, le moindre écart peut être fatal. L'expérience de la conduite automobile est donc plurielle : elle apparaît comme un matériel d'autonomie mais aussi de responsabilité. Elle est un pilier de l'indépendance, mais confronte aussi à de nouvelles réflexions.

Mots-clés : automobile ; jeunesse ; autonomie

1 Propos introductif

Ce texte repose sur les résultats d'un large travail de recherche, dirigé par David Le Breton et financé par la Fondation Vinci Autoroutes, sur le rapport des jeunesses à l'automobile. Cette enquête s'appuie sur un échantillon de 120 entretiens semi-directifs de jeunes conducteurs et conductrices de 18 à 30 ans, et de nombreuses observations participantes avec les jeunes. Le propos vise à réfléchir à quelques-unes des tensions

auxquelles font face les jeunes automobilistes, lorsqu'ils prennent le volant. Parce que si la voiture est un matériel d'autonomie, elle confronte aussi à de nouvelles responsabilités.

2 Temporalités

La voiture est un outil — en tant qu'extension utile du corps — au sens de Leroi-Gourhan (1983). Elle déverrouille l'accès à de nouvelles scènes sociales. Mais surtout, elle affranchit de certaines contraintes temporelles. Du moins, elle est une opportunité supplémentaire de se saisir de sa temporalité. Dans un contexte d'accélération sociale (Rosa, 2010), la conduite automobile est un moyen de reprendre le contrôle sur un contexte qui dépasse Justin : *« On te demande toujours quelque chose, il y a des amis qui te passent un coup de fil pour aller les chercher chez eux, on essaie de tout mettre dans une journée, et on rattrape ça sur la route. »*. Par le biais de la mobilité, la temporalité devient, pour ce jeune, un matériel d'autonomie (Lachance, 2011). Une observation particulièrement valable dans les zones rurales, péri et semi-urbaines, dans lesquelles la voiture pallie au peu d'autobus et de trains. En ville au contraire, la voiture se vit davantage comme une contrainte. Les places de parking et l'entretien sont chers, la conduite y est plus délicate et bien souvent plus lente qu'en transports en commun ou à vélo.

Concrètement, l'accélération s'active et se désactive au gré des désirs, et au quotidien. Au détour d'un déplacement au travail ou au supermarché, certains et certaines se (sur) prennent à enfoncer la pédale, sans souci du passé et du futur. *« Tu es vraiment dans le présent »*, confie une interrogée. En ce sens, la vitesse rejoint ces stratégies d'extraction du monde. Au volant, certains ne contrôlent plus simplement leur allure, mais leur existence. Et il ne s'agit pas simplement d'accélérer, puisque la maîtrise de la vitesse s'exprime aussi dans la lenteur. Certains *cruisent,* ralentissent volontairement la cadence en deçà même des limitations de vitesse, ou prennent le temps du détour, de la halte. Maxence justement, admet préférer les petites routes, plus propices à la lenteur : *« dans le sens où tu n'es pas en omniprésence de vitesse, tu peux t'arrêter quand tu veux, a priori, si tu es sur une route, tu as des chances de passer de village en village, ce genre de truc. C'est un aspect plus touristique. Moi, ça me fait penser à quelque chose de plus détendu » (Maxence, 25 ans, Strasbourg). Si bien sûr, le choix de l'autoroute est motivé par des raisons financières et temporelles, les petites routes sont une ressource pour profiter, voire se réapproprier le monde, de choisir sa temporalité.*

Peu importe l'allure empruntée, tant qu'elle est choisie. Dans ce cas, parfois, elle affranchit provisoirement de ce sentiment d'étriquement propre aux sociétés occidentales contemporaines (Aubert, 2003). À l'inverse, certaines situations sont vécues plus négativement que d'autres. Lorsqu'elle est imposée, la vitesse participe d'une forme de claustrophobie ressentie, tant sur la route que dans le rapport au temps. La vitesse est ainsi un matériel d'autonomie, car elle ouvre à certains et certaines, l'accès à de nouvelles sensations et à un nouveau rapport à la temporalité, à condition qu'elle soit choisie. Le rapport au temps, immanquable dans l'expérience de l'automobile, est le point de départ d'une réflexion sur le rapport des jeunes à la conduite. Mais il ne

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

suffit pas à expliquer le phénomène. Mettre le contact, c'est entrer dans une forme d'interaction particulière, dans laquelle l'automobiliste revêt une nouvelle peau, non plus de chair, mais de tôle et de verre.

3 Masques et dissimulations

Au quotidien, la condition humaine est d'abord corporelle (Le Breton, 2000). Les hommes et les femmes existent grâce à leurs gestes, leurs mimiques, leur présence au monde. Mais en voiture, la carrosserie recouvre les jambes, les bras, les mains et le bassin. Le visage disparaît à mesure de l'accélération et se colore de la teinte du pare-brise. Le roulement des pneus sur le bitume et les explosions du moteur (si le moteur est thermique) limitent la portée de la voix. Sur la route, l'objet automobile devient une enveloppe supplémentaire de soi, une nouvelle manière de se présenter. La carcasse de la voiture masque si profondément les traits, que parfois, *« les gens voient une voiture et pas un individu à la place de la voiture »* déplore Manon. En effet, les conducteurs inconnus sont bien souvent désignés (et donc reconnus) par les caractéristiques de leur machine *; « la Clio m'a coupé la route »*, *« la voiture rouge me colle »*, *« la Golf avec sa musique à fond »*. Du côté des automobilistes, nombre d'entre eux se présentent conjointement de leur automobile. « La voiture relaie le corps parce qu'elle l'incorpore écrit Luc Boltanski : elle le dissimule et le multiplie dans une relation qui tend à se conformer aux représentations sociales des rapports entre l'âme et le corps. Et l'espèce d'identification, souvent notée, que suggère, dans le discours, l'économie de la référence à la médiation de la chose, "je suis garé là" (au lieu de "ma voiture est garée là"), "j'ai éraflé mon aile", "je suis à plat", exprime peut-être moins la "participation affective" (suggérée par les explications de type psychanalytique) que l'illusion perceptive engendrée par l'extension du schéma corporel aux objets qui, renfermant le corps, médiatisent les interactions qui s'instaurent entre le corps et l'environnement physique et social » (1975 : 33). Dans les discours, l'identification à *sa* voiture est une des manières de préciser son statut de conducteur ou conductrice. L'activité dilue les corps (ici physiques et mécaniques) en une seule entité. La machine devient un appareillage et sa carcasse dissimule ainsi le corps dans le monde social, où la rencontre est indispensable.

Parfois même, l'effacement est désiré. Comme un comédien enfile un costume, l'automobiliste traverse l'espace public sous une nouvelle identité. Une identité dans certains cas perçue comme un soi survalorisé : *« quand tu es dans ta petite forteresse, tu peux narguer, donc ça rend les gens cons je pense. Moi pareil, je me prends dedans, mais je pense que ça peut me rendre débile. Dans la vraie vie, tu ne ferais jamais de doigts aux gens en face d'eux, enfin dans la vraie vie, quand tu es piéton. »*. À l'instar du travail de David Le Breton, *la voiture devient ainsi une stratégie supplémentaire pour disparaître de son identité quotidienne (Le Breton, 2015).* Pour s'effacer, nul besoin de vitres teintées, il suffit de rouler. À partir d'une certaine vitesse — toutefois relativement faible — la rencontre est si brève que les interlocuteurs peinent à se reconnaître. En cela, la voiture est aussi une stratégie de dissimulation pour la jeunesse. Lorsque l'existence sociale devient pesante, l'expérience de la voiture propose une nouvelle manière de se déplacer, caché.

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

4 Émotions au volant

Pourtant masqué par un filtre de tôle et de verre, comme ailleurs et tel que l'impose le monde social, l'automobiliste s'exprime. Alors que le Code de la Route impose des formes d'expressions attendues, certains détournent les usages prévus de la machine et se réapproprient certaines de ses caractéristiques afin de communiquer sur la route. *« "Fais gaffe" [se traduit par] un appel de phare, un coup de klaxon »* indique Sarah. Maxence réagit lorsqu'un comportement lui déplaît : *« si un mec est en plein phares, je les mets aussi, ça m'énerve, pour lui faire comprendre »*. Élodie, elle, n'apprécie pas qu'on critique son allure : *« je n'aime pas avoir des gens derrière qui me collent en mode "vas-y accélère" »*. Bref, il existe une infinité de moyens d'expression sur la route, au moins autant que d'automobilistes. Ainsi, l'interaction routière est toujours ponctuée d'un peu du conducteur[1]. De ses mimiques, de ses ambivalences, de ses singularités. Et l'une d'entre elles inquiète particulièrement certains jeunes interrogés : *« J'ai des amis qui roulent beaucoup plus souvent que moi remarque Sophie, et qui sont hyper agressifs au volant alors qu'en temps normal pas du tout. Tu as l'impression que ce sont des personnes différentes une fois qu'elles sont en face d'un volant »*, ainsi, ajoute-t-elle, *« il y a une sorte de stress qui se met en place dès que tu te mets au volant, pour certaines personnes en cas de circulation, des routes fréquentées. »*. « L'homme qui se glisse dans le baquet de sa monoplace change de peau. Certains diront qu'il devient un fauve » (1993 : 58) précise le pilote Philippe Lambert des coureurs automobiles. *« Je pense que tu as un sentiment de puissance avec la voiture confie Alex, et la vitesse, ça te file une adrénaline, une espèce d'exutoire, ça aide à passer la colère. »*. « Les autoroutes urbaines de Californie des années 1980 et 1990, écrivent Yoann Démoli et Pierre Lannoy, sont devenues l'exemple emblématique d'un processus inverse à celui de la "civilisation des mœurs" décrit par Elias : elles sont en effet le lieu d'expressions fréquentes de gestes agressifs, d'insultes et de mouvements de rage de la part des automobilistes. Les sociologues américains relient cette observation à l'absence d'une culture de la diversité dans une métropole où la densité sociale et l'hétérogénéité ethnique ont crû rapidement, ses routes s'imposant comme les seuls espaces partagés par des individus qui se perçoivent comme étrangers les uns aux autres. ». (2019 : 69). Les routes françaises ne sont pas épargnées de tels comportements. En témoignent l'expérience et les observations d'Alex. De toute évidence, l'expérience émotionnelle est au cœur de la conduite. Parfois même, poursuit le jeune, elle conditionnerait le comportement : *« c'est plus quand je suis fatigué confesse Alex, quand je suis énervé, forcément. Quand tu es vénèr, tu conduis un peu plus brusquement »*. Freud lui-même repère la fonction cathartique de la route. Pour lui, l'automobile *« libère souvent chez lui des tendances agressives qu'il est, dans sa vie quotidienne, contraint de refouler »* (Boltanski, 1975 : 28). À travers la machine et de manière complètement inédite, la voiture pourrait ponctionner une part des soucis, comme pour les laisser derrière soi. *« Étouffer dans sa vie, respirer en conduisant »* écrit Pervanchon (1999 : 10). *« Il y a mon chien qui est mort il n'y a pas longtemps confesse Kévin* [...] *j'ai conduit comme un fou. Et après quand c'est fini tout ça, on se rend compte qu'on a fait le con quoi. Et du coup le lendemain on conduit tout*

[1] Ce qui est parfois problématique dans le rite d'interaction routier, surtout lorsqu'il y a mésentente entre deux interlocuteurs.

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

doucement ». Conduire offre parfois la possibilité de se décharger, parfois plus vite qu'il ne faudrait, au risque à chaque instant, de rompre le fragile équilibre de l'interaction routière. À l'inverse, une bonne nouvelle laisse sa marque et certains allègent leur conduite en conséquence. En bref, l'humeur se transcrit au volant et modifie le comportement en fonction de la colère ou de la joie. En conséquence, *« conduire, c'est simple, mais il faut toujours prévoir ce que vont faire les autres. Sur les ronds-points, quand les gens ne mettent pas de clignos, toujours vérifier ce que font les autres. Faire attention aux autres en général. Quand je suis toute seule sur la route, ça va, je n'ai aucun stress. Quand il y a quelqu'un d'autre, tout de suite, je fais plus gaffe. »* conclut Tiffène. Au volant, l'autre dans son ensemble est une variable incertaine, avec laquelle composer. D'un côté la voiture est ainsi un nouveau moyen d'expression de soi, une soupape. En revanche, l'aléa des humeurs et donc du comportement au volant, masqué de la carcasse automobile, est une source du sentiment de vulnérabilité.

5 Transgressions et responsabilités

En voiture, l'accident guette l'automobiliste. Il est spectaculaire, parfois même fascinant (Sansot, 1989). Du côté des autorités publiques, au départ, au regard des problématiques d'alcoolisation (Gusfield, 1981), l'heure est à la prévention du péril routier. En pratique, pour réduire le risque, les instances de sécurité routière imposent le respect de tout un ensemble de règles, précisées dans le Code de la Route. Les jeunes sont une population particulièrement inquiétante. « En France, écrit David Le Breton en 2022, les 18-24 ans composent 8 % de la population. Mais ils comptent 16 % des morts sur les routes » (2022). Malgré les campagnes de prévention, les sanctions à l'égard de celles et ceux qui dérogent aux règles routières, et pour certains même, la conscience du danger, nombre de jeunes les transgressent quitte à risquer d'alourdir le bilan de l'accidentologie, ou simplement leur image de « mauvais conducteurs »[2].

La transgression s'explique d'abord par la subjectivité du rapport à la norme. Raihane avoue par exemple dépasser la limitation de vitesse imposée en ville : *« il y a une grande avenue à 30 km/h, avec plein de dos-d'âne, je ne comprends pas pourquoi elle est à 30. Je ne sais pas. Du coup, j'étais à 50 ».* Dans l'incompréhension, elle passe outre des limites institutionnelles imposées. Autrement dit, sa norme diffère du système de valeur prescrit par la loi. À ce titre, Mucchielli (1999) préconise de reconsidérer l'hétérogénéité de la population pour la mise en place de politiques de sécurité routière.

Ensuite, l'hétérogénéité des situations sur la route entre en contradiction avec un Code unique. Si les règles d'interaction sont formalisées par le Code de la Route, elles ne répondent pas à l'infinité et à la singularité des rencontres. De la même manière, s'il existait un seul Code de l'Amour, jamais il ne garantirait la réussite des couples, des trouples, et autre. Si le cadre de l'action est similaire, la subjectivité des participants, leurs désirs et leurs imaginaires rendent caduc l'idéal d'inclusion. De la même manière, les règles routières sont une feuille de route, appréciée par certains et certaines, mais trop restreintes au regard de complexité qu'est le monde de la route. Parfois même, certains désignent les règles, censées les protéger, comme dangereuses. Lors d'une ren-

[2] Au regard de certains.

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

contre plus informelle, une jeune conductrice me confie que lors d'une insertion sur autoroute, pour éviter l'accident avec un conducteur pressé la précédant, elle ne céda pas le passage bien que la signalisation l'imposât. Bien que le Code de la Route l'interdise, elle doubla par la droite pour entrer dans le flux et éviter les poids-lourds sur sa gauche. Il existerait mille exemples de transgression pour la sécurité, ce qui rappelle à l'imperfection des règles routières. Pour autant, elles sont nécessaires, et permettent de se positionner vis-à-vis d'une limite. En revanche, comprendre la transgression, c'est entendre que son référentiel dépend d'une interprétation particulière du danger et de la règle (Becker, 1985). Certains jeunes automobilistes dérogent à la loi, mais pas à leur propre système de valeur. Il arrive bien sûr que certains transgressent aussi à leurs propres règles. Et c'est à partir du moment où il y a transgression à ses propres règles que la conduite devient à risque.

Le péril est justement central dans la conduite automobile. Parfois, la conduite est ordalique (Le Breton, 2002), pour soi et en dépit de la sécurité des autres, pour interroger son existence. Mais au quotidien, nombre de jeunes ajustent leur comportement au regard de la sécurité des autres *« je dépasse forcément un peu toujours, c'est con, mais au lieu d'être à 90 je vais être à 95 […] j'ai cogité pour la sécurité des gens. »*. « La conduite automobile dit Le Breton, s'inscrit dans le lien social, elle implique en permanence une responsabilité à l'égard des autres. » (2001). Clara, lorsqu'elle décrit sa première expérience de conduite, aborde l'attention qu'elle porte aux autres : *« J'avais peur, je me sentais responsable, déjà de la voiture, des personnes avec moi, et de ce qui se passait autour.* […] *Je me sentais responsable et j'en avais conscience quand je me suis retrouvée au volant. »*. Au volant, la jeune femme se sent garante d'elle-même, mais aussi des autres. Elle n'est pas un cas unique, entre autres parce que l'immense majorité des jeunes interrogés ont conscience que « l'homme à moteur, moderne s'il en est, est un homme "âme-ôteur", un assassin. » (Camiolo, 2014 : 115). Mais si l'accident est la principale préoccupation des organismes de sécurité routière, parfois, le risque est ailleurs, et dépasse le comportement au volant.

6 Personnalisations et image de soi

Il existe un autre moyen d'expression par le biais de la voiture, moins dans la conduite, mais davantage dans le rapport à l'objet. Certains modifient complètement leur voiture pour l'adapter à une nouvelle image de soi, choisie. Bas de caisse, capot, sièges, peinture, volant, bricolage du moteur, etc., presque tout se personnalise dans une voiture. Des modifications envisageables uniquement lorsque la voiture appartient au jeune. Et globalement, ces pratiques restent marginales. Déjà, certains interrogés empruntent la voiture à leurs parents, ou simplement, craignent de passer pour un « kéké », j'y reviendrai. En revanche, nombre d'entre eux font le choix de modifications plus aisément réversibles et moins coûteuses, comme Tiffène : *« j'ai mis un autocollant de Bretagne quand je suis parti de Bretagne. C'était pour la petite anecdote, parce que j'avais envie de ramener un truc de Bretagne. Parce que j'ai fait mes études à Rennes pendant 3 ans, et puis j'ai des origines bretonnes. »*. Comme un tatouage sur la peau est un signe personnalisé de notre présence au monde (Le Breton, 2002), l'autocollant précise une part de l'identité aux yeux des autres automobilistes. Il s'agit ici d'une volonté d'affirmation identitaire (Démoli et Lannoy, 2019) face aux

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

autres, mais aussi pour soi. Un moyen supplémentaire de réactiver un souvenir de vie, et pour Tiffène, de signifier de son passage en Bretagne, comme un aimant montréalais sur la porte d'un frigidaire témoigne d'un voyage au Québec.

Mais attention à ne pas en faire *trop* dans la personnalisation de sa voiture, et même de sa conduite. La rencontre sur la route est toujours moment soumis au jugement. Toujours en sursis, le statut peut à tout moment être remis en question. Aux yeux des autres, il convient de rester dans la mesure, au risque de se faire étiqueter de « kéké », de beauf. Une figure très généralement dévalorisée qui représente l'automobiliste dans l'abus, dans la survisibilisation. L'étiquetage non maîtrisé, subi, le stigmate au sens d'Erving Goffman (1975) est donc un risque supplémentaire de la conduite.

7 Rapport à l'hygiène et reconnaissance

L'esthétique de la voiture ne se restreint pas aux marques singulières. L'épreuve du temps habille les automobiles. Chaque sortie, l'extérieur applique aléatoirement des traces de boue, de poussière, de bitume sur la carrosserie. Chaque entrée dans l'habitacle, les pieds frottent le sol et les contre-portes. Des marques réversibles, mais pas nécessairement retirées. Certains portent une attention particulière à l'état de leur véhicule, comme Lisa, qui explique : *« je fais attention qu'elle soit bien propre, si elle est sale, je vais la laver »*. Si la jeune femme astique sa voiture, d'autres au contraire, ne sont pas dans cette logique. C'est le cas de Maxence : *« Je ne m'en occupe pas. C'est un foutoir pas possible. Le nombre de fois où je suis parti en randonnée avec, j'ai oublié mes chaussures dégueulasses à l'intérieur. J'ouvre la voiture quatre heures plus tard, ça pue, un truc de fou, tu laisses aérer pendant 30 min, enfin c'était n'importe quoi. Une fois de temps en temps tu vois, tu te dis "bon, là, il faut faire quelque chose, il faut nettoyer", tu as rencard amoureux, tu te dis "il faut faire quelque chose". »* Plus tard et de manière moins formelle, Maxence confie que son auto lui correspond. Il n'y est pas spécialement attaché, mais elle reflète tout de même son côté « rock n'roll ». Et lorsqu'il ne se satisfait plus de son état, ou bien désireux de se représenter autrement, il agence différemment son habitacle. Ici, tout reste sous contrôle, et en accord avec l'existence du jeune.

L'entretien de l'automobile appartient à chacun. Les jeunes instaurent leurs propres règles. Mais toujours, ils font part du désir de maîtriser leur ambiance. Ainsi, le désordre et la crasse à l'intérieur de l'habitacle n'indiquent pas systématiquement une forme de négligence à l'égard de l'auto ou de soi. Autrement dit, ce n'est pas parce qu'une auto semble maculée que le jeune la délaisse. En choisissant de l'entretenir ou non, le jeune décide de son environnement de conduite, l'ambiance de sa voiture. Pierre Sansot dans *Les gens de peu* (1991), évoque justement le soin apporté à son habitat. Il devient un outil de valorisation si ce que l'autre perçoit converge avec ce que l'on veut en montrer. Dans une logique similaire, l'automobile devient une source originale de présentation de soi, modelable par le soin qui lui est apporté, au regard de la situation et de l'image que le jeune souhaite renvoyer. Il est possible d'y laisser régner poussières et papiers, restes de nourriture, gravillons, et autres indices des aventures de la voiture et de son propriétaire (ou locataire). Cependant, il convient d'évaluer correctement sa proposition envers ses pairs, ses proches et ses parents.

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

Certains me confient à ce sujet que les retours dans le domicile familial sont une source d'inquiétude. Avec cette crainte que l'auto, à l'image de leur vie, présente une image de « laisser-aller ». Se présenter *via* son auto, c'est ainsi se confronter. Pour la jeunesse automobile, l'enjeu est aussi dans la reconnaissance, et le risque dans l'image qu'elle renvoie.

8 Conclusion

En conclusion, l'autonomie est au centre de l'expérience juvénile de l'automobile. La machine offre l'accès à de nouvelles manières d'investir sa temporalité, de s'exprimer, et est un objet à personnaliser. Elle confronte aussi à de nouveaux périls. Le risque de l'accident bien sûr, mais aussi celui de la mise en jeu de son image dans un monde inconnu et original : celui de la route. En ce sens, si elle ne concerne qu'une parcelle de l'identité et ne s'adresse pas à tous, la voiture est une formidable grille de lecture pour comprendre les ambivalences auxquelles font face les jeunesses contemporaines.

Bibliographie

Aubert Nicole, *Le culte de l'urgence : la société malade du temps*, Paris, Flammarion, 2003

Becker Howard S., *Outsiders : études de la sociologie de la déviance*, Métailié, Coll. « Leçons de choses », 1985

Boltanski Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents » in *Actes de la recherche en sciences sociales,* n° 2, Paris, mars 1975, p. 25-49.

Camiolo Marc, *L'éducation routière en question : socio-anthropologie critique du risque et de la sécurité*, Louvain-La-Neuve, EME Éditions, Coll. « Proximités Sociologie », 2014

Demoli et Lannoy Pierre, *Sociologie de l'automobile.* Paris, La Découverte, Coll. « Repères », 2019

Goffman Erving, *Stigmates : les usages sociaux du handicap*, Paris, Les Éditions de Minuit, Coll. « Le sens commun », Paris, 1975

Gusfield Joseph R., *The Culture of public problems : drinking-driving and the symbolic order*, Chicago, University of Chicago Press, 1981

Lachance Jocelyn, *L'adolescence hypermoderne : le nouveau rapport au temps des jeunes*, Québec, Presses de l'Université de Laval, Coll « Sociologie au coin de la rue », 2011

Lambert Philippe, *Pilotes de Formule 1 : l'épreuve des hommes*, Paris, Calman-Levy, 1993

Le Breton David, « Moi, mauvais conducteur ? Jamais », *Libération*, 6 février 2001

Le Breton David, *Anthropologie du corps et modernité*, Paris, PUF, Coll. « Quadrige Essais Débats », 2000

Le Breton David, *Conduites à risque, des jeux de mort au jeu de vivre*, Paris, PUF, « Quadrige Essais Débats », 2002

Le Breton David, *Disparaître de soi : une tentation contemporaine*, Paris, Métailié, Coll. « Traversées », 2015

Le Breton David, *Les jeunes au volant*, Toulouse, Érès, Coll. « Questions de société », 2022

Le Breton David, *Signes d'identité : Tatouages, piercings et autres marques corporelles*, Métailié, Coll. « Traversées », 2002

Leroi-Gourhan André, *Les chasseurs de la préhistoire,* Paris, Métailié, Coll. « Traversées », 1983

Muchielli Laurent, « La déviance, entre normes, transgressions et stigmatisations » in *Sciences Humaines*, Paris, n° 99, novembre 1999

Pervanchon Maryse, *Du monde de la voiture au monde social : conduire et se conduire*, Paris, l'Harmattan, Coll. « Logiques sociales », 1999

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697

Rosa Hartmut, *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, Coll. « Sciences humaines et sociales », 2010

Sansot Pierre, « L'accident de la route, une forme de notre imaginaire quotidien » in *Cahiers de l'imaginaire*, Toulouse, n° 4, 1989, p. 37-44.

Sansot Pierre, *Les gens de peu*, Paris, PUF, Coll. « Quadrige », 1991

Published in : LOMO MYAZHIOM, Aggée Célestin (dir.), *Corps, identités et Sociétés. Volume 1. Autour de David Le Breton*, Editions des archives contemporaines, ISBN : 9782813004697, doi : 10.17184/eac.9782813004697