

**25th International Lab Meeting – 20th Summer School 2014
13th – 19th July 2014, Rome (Italy)**

SCIENTIFIC MATERIALS

Genesis, development and actuality of the Social Representation theory in more than fifty years (1961-2011 and beyond): the main paradigms and the "modelling approach"



European/International Joint Ph.D.
in Social Representations and Communication

RÔLE DES REPRÉSENTATIONS SOCIALES PRÉEXISTANTES DANS LES PROCESSUS D'ANCRAGE ET DE STRUCTURATION D'UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION

Carine Pianelli *et al.*

Presses universitaires de Liège | *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*

2010/2 - Numéro 86
pages 241 à 274

ISSN 0777-0707

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-internationaux-de-psychologie-sociale-2010-2-page-241.htm>

Pour citer cet article :

Pianelli Carine *et al.*, « Rôle des représentations sociales préexistantes dans les processus d'ancrage et de structuration d'une nouvelle représentation »,
Les cahiers internationaux de psychologie sociale, 2010/2 Numéro 86, p. 241-274.

Distribution électronique Cairn.info pour Presses universitaires de Liège.

© Presses universitaires de Liège. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

“ Rôle des représentations sociales préexistantes dans les processus d'ancrage et de structuration d'une nouvelle représentation ”

Role of pre-existent representations in the anchoring and the structuring processes of a new social representation

Carine PIANELLI*, Jean-Claude ABRIC**
et Farida SAAD*

* *Unité mixte de recherche LEPSIS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Paris, France*

** *Laboratoire de psychologie sociale, Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence, France*

L'objectif de cette recherche est de démontrer que les processus d'ancrage et de structuration d'une nouvelle représentation dépendent des représentations sociales préexistantes dans l'environnement social. Dans le cadre du projet LAVIA, une étude par questionnaire a été menée auprès de 1005 conducteurs afin d'évaluer leur acceptabilité d'un système destiné à favoriser le respect des limitations : le Limiteur S'Adaptant à la Vitesse Autorisée (LAVIA). Les résultats montrent que les représentations préexistantes de la Vitesse et de la Limitation de vitesse déterminent le contenu et la structure de la représentation de ce système. L'élaboration d'une typologie des conducteurs montre que l'ancrage du LAVIA dans ce réseau de représentations favorise la structuration de sa représentation et détermine son acceptabilité par les conducteurs. .

Représentations sociales ; Ancrage ; Structuration ; Vitesse ; Système d'aide à la conduite ; Acceptabilité.

The purpose of this research is to show that anchoring and structuring a new representation are dependent on pre-existing social representations in the social environment. As part of the LAVIA project, a questionnaire survey was conducted among 1,005 drivers in order to evaluate the acceptability of a new driving aid designed to improve compliance with speed limits (LAVIA system, the french ISA system). The results show that the structuring of the social representation of LAVIA depends on the system being anchored in pre-existing representations of Speed and Speed Limitation. Starting from these representations, a driver typology was established which showed the role played by this representational network in the degree to which drivers accepted the new system.

Social representations ; Anchoring ; Structuring process ; Speed ; Intelligent speed adaptation ; Acceptability.

La correspondance pour cet article doit être adressée à Carine Pianelli, Unité mixte de recherche LEPSIS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité/Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, 58 boulevard Lefebvre, 75732 Paris CEDEX 15, France. Courriel : <carine.pianelli@inrets.fr>.

L'étude que nous présentons dans cet article a été réalisée dans le cadre d'un programme de recherche lancé par le ministère des Transports en 2001 (projet LAVIA, 2001-2008). Le manuscrit que nous vous soumettons constitue un travail original qui résulte de la collaboration entre l'équipe EPUR-RIR de l'INRETS et le Laboratoire de Psychologie Sociale de l'Université de Provence (Aix-Marseille Université).

Cet article a été rédigé en collaboration avec Jean-Claude Abric, responsable des études portant sur l'acceptabilité sociale du système LAVIA et Farida Saad, responsable de l'évaluation globale du projet LAVIA. Tous deux ont dirigé la thèse de doctorat de Carine Pianelli, laquelle s'insère dans ce programme de recherche (thèse financée par l'INRETS).

Après que Carine Pianelli ait rédigé une première version de cet article, Jean-Claude Abric et Farida Saad ont effectué les corrections, modifications et suppressions nécessaires. Ce travail a fait l'objet de multiples réunions de travail et d'une collaboration étroite avant, pendant et après la conception de l'étude, la passation des questionnaires, l'analyse et la rédaction des résultats.

À la suite des travaux fondateurs de Moscovici (1961), les recherches s'intéressant au processus de genèse d'une représentation sociale se sont principalement centrées sur l'étude de représentations émergentes prises isolément, indépendamment des autres représentations déjà présentes dans l'environnement social (représentation de la Radioactivité, Galli et Nigro, 1989 ; d'Internet, Salesses, 2005 ; de la Mondialisation, Poeschl et Viaud, 2009). Pourtant, plusieurs travaux ont mis en évidence l'importance d'étudier les relations existant entre représentations sociales (Vergès, 1992 ; Abric, 2001 ; Guimelli et Rouquette, 2004). Puisque les représentations ont une fonction de savoir et qu'elles permettent aux individus d'acquérir et d'intégrer de nouvelles connaissances dans un cadre assimilable et compréhensible pour eux (Abric, 1994), nous nous sommes intéressés aux rôles des représentations sociales préexistantes dans les processus d'élaboration et de structuration d'une nouvelle représentation.

1. Les relations entre représentations sociales

Récemment, plusieurs recherches se sont intéressées à la question des frontières entre représentations et à leurs possibles relations dans le champ social. L'ensemble de ces travaux montrent que toute représentation est en rapport avec un ensemble d'autres représentations qui constituent l'environnement symbolique et social pour les individus (Abric, 2001 ; Brandin, Choulot et Gaffié, 1998 ; Valence et Roussiau, 2006, 2009 ; Jeoffrion, 2009).

Les recherches menées dans le cadre de l'approche structurale des représentations sociales (Abric, 1976) ont permis d'établir l'existence de trois types de relations entre représentations. La relation de « réciprocité » a été proposée par Abric et Vergès (1996) lors de leur étude sur les représentations sociales de l'Argent et du Travail. Dans ce type de relation, les objets de représentation sont en relation d'influence réciproque mais pas de dépendance. Les objets de représentation renvoient l'un à l'autre, mais leur noyau central reste autonome puisqu'il comporte des éléments centraux spécifiques à chacune des représentations (Guimelli et Rouquette, 2004).

La relation « d'antonymie » a été proposée par Guimelli et Rouquette (2004) suite à leurs travaux sur les représentations de la Sécurité et de l'Insécurité. Ce type de relation a également été mise en évidence entre les objets sociaux Travail et Chômage étudiés par Milland (2001, 2002). La relation d'antonymie concerne les objets de représentation qui ont une définition antonymique. Les champs représentationnels de ces objets sont traversés par des thèmes communs à partir desquels se structure leur représentation. Toutefois, chaque représentation est autonome puisque chaque noyau central comporte des items spécifiques à chaque objet de représentation.

Enfin, la relation « d'emboîtement » est fondée sur une hiérarchie, une dépendance d'un objet par rapport à l'autre. Ce type de relation a été déterminé par Abric et Vergès dans leurs études sur les représentations de la Banque, du Prêt et de l'Argent (Vergès, 1992 ; Abric et Vergès, 1994). Les représentations entretenant une relation d'emboîtement se réfèrent aux mêmes valeurs. Les jugements normatifs portés sur les objets inférieurs ne dépendent pas de l'objet lui-même mais de l'objet supérieur

dont ils dépendent. Ces représentations ne diffèrent donc entre elles que sur la dimension fonctionnelle de leur noyau central (Abric, 2001).

La relation d'emboîtement, caractérisée par la dépendance d'un objet de représentation par rapport à un autre, pose la question de l'autonomie de la représentation de l'objet « emboîté » (Flament, 1987). L'étude de Fraïssé (2000) montre ainsi que la représentation de la Médecine naturelle, emboîtée dans celle de la Médecine traditionnelle, est non-autonome. Milland (2001) propose de concevoir cette non-autonomie de la représentation emboîtée comme une étape transitoire dans le processus de structuration d'une nouvelle représentation. La relation d'emboîtement permettrait ainsi de favoriser l'autonomisation de nouvelles représentations à partir de représentations déjà existantes dans l'environnement social. Cette hypothèse est en cohérence avec la fonction de savoir et d'interprétation de la réalité des représentations sociales (Abric, 1994). Puisque les représentations permettent aux individus d'acquérir et d'intégrer de nouvelles connaissances, elles devraient contribuer à l'élaboration des représentations sociales de nouveaux objets. L'étude des représentations sociales préexistantes dans l'environnement social s'avère donc fondamentale pour étudier le processus de genèse et de structuration d'une nouvelle représentation.

2. Processus de genèse d'une nouvelle représentation sociale

Trois conditions sont nécessaires à l'émergence d'une représentation sociale (Moscovici, 1961). La première condition est la dispersion de l'information concernant l'objet de représentation. Les informations à l'égard d'un objet social sont généralement insuffisantes et surabondantes du fait de la complexité de l'objet ou des barrières sociales, culturelles ou éducatives. Il existerait ainsi un décalage entre les informations nécessaires pour permettre la connaissance d'un objet et les informations dont nous disposons réellement. C'est cette difficulté d'accès à l'information qui favoriserait la transmission indirecte des savoirs et donc l'apparition de nombreuses distorsions (Moliner, 1993).

La seconde condition nécessaire à l'émergence d'une représentation sociale est la focalisation d'un groupe ou d'un individu sur certains aspects de l'objet de représentation. Cette focalisation est fonction des intérêts et de l'implication des individus vis-à-vis de l'objet. Elle les empêcherait ainsi d'en avoir une vision globale.

Enfin, la dernière condition est la pression à l'inférence exercée par le groupe. Sous la pression des circonstances et des rapports sociaux, il y aurait nécessité de prendre position, de construire un code commun et stable, d'obtenir la reconnaissance et l'adhésion des autres.

Au delà de ces conditions nécessaires à la genèse représentationnelle, il faut préciser que tous les objets ne font pas l'objet d'une représentation sociale. Plusieurs chercheurs ont tenté de définir les critères permettant de déterminer lorsqu'un objet est « social » et peut donner lieu à l'élaboration d'une représentation (Moliner, 1993 ; Flament et Rouquette, 2003). Pour Moliner, les objets de représentation ont

tous en commun d'être *polymorphes*, c'est-à-dire qu'ils peuvent apparaître sous différentes formes dans la société (Moliner, 1993). Par ailleurs, pour qu'un objet soit considéré comme social, deux clauses minimales doivent être remplies : « d'une part ce que l'on peut appeler la « saillance socio-cognitive », dans une culture et à un moment donnés, de l'objet présumé ; d'autre part l'existence de pratiques afférentes à celui-ci dans la population visée » (Flament et Rouquette, 2003, p. 32). En conséquence, un objet est « social » lorsqu'il assure une fonction de concept et s'inscrit dans des pratiques et des communications interpersonnelles au sein d'un groupe donné.

L'élaboration d'une représentation sociale est rendue possible par deux processus essentiels : « l'objectivation » et « l'ancrage » (Moscovici, 1961). L'objectivation est le processus par lequel le groupe rend concret un concept abstrait en lui faisant subir plusieurs transformations. Ce processus permet de réduire la complexité de l'environnement social. Par la suite, le processus d'ancrage permet de rendre familier et intelligible ce qui est méconnu et étranger. Ce processus permet l'intégration de la représentation et de son objet dans le système préexistant de pensée (Moscovici, 1961, Jodelet, 1984). L'ancrage permet ainsi d'incorporer un nouvel élément de savoir dans un réseau de catégories plus familières afin de rapidement le maîtriser (Doise, 1990).

En conséquence, puisque nous postulons que la relation d'emboîtement favorise l'autonomisation d'une nouvelle représentation à partir de représentations déjà existantes dans l'environnement, nous pouvons faire l'hypothèse que les représentations préalables dans un univers social donné constitueront des points d'ancrage pour tout nouvel objet dans cet univers. De ce fait, le processus d'ancrage d'une nouvelle représentation dans le système de pensée peut être considéré comme l'emboîtement de cette représentation dans une ou plusieurs représentations préexistantes. Les représentations « emboîtées » devraient ainsi déterminer le contenu et la structure de toute nouvelle représentation « emboîtée ». Les représentations sociales préexistantes auraient ainsi un rôle crucial à cette étape de la genèse représentationnelle.

Afin de valider notre hypothèse, nous avons choisi d'étudier l'émergence, l'ancrage et la structuration de la représentation d'un nouvel objet pour les conducteurs : le Limiteur s'Adaptant à la vitesse Autorisée (LAVIA).

3. Acceptabilité sociale du Limiteur s'Adaptant à la vitesse Autorisée (LAVIA)

La vitesse est la première cause de mortalité sur les routes. Elle est à la fois un facteur déclenchant des accidents et un facteur aggravant de leurs conséquences (Nilsson, 1993 ; Finch, Kompfer, Lockwood et Maycock, 1994 ; Taylor, Lynam et Baruya, 2000). Paradoxalement, l'excès de vitesse fait l'objet d'une norme et d'une valorisation sociale chez les conducteurs (Corbett, 2001). Afin de réduire les vitesses pratiquées sur les routes, le projet LAVIA a été lancé par le Ministère des Transports français en 2001 dans le but d'expérimenter et d'évaluer un nouveau système d'aide à la conduite : le système LAVIA (Limiter s'Adaptant à la vitesse

Autorisée ; Ehrlich et al., 2003 ; Saad, 2005). Ce système vise à favoriser le respect des limitations de vitesse par les conducteurs en signalant tout excès de vitesse par un affichage sur le tableau de bord ou en limitant la vitesse du véhicule à la limitation en vigueur. Ce système peut fonctionner selon trois modes qui varient suivant le degré de contrainte exercée par le système sur le véhicule (mode informatif, mode actif débrayable, mode actif non débrayable ; cf. Ehrlich et al., 2003 ; Saad, 2005).

Le projet LAVIA s'insère dans une dynamique de recherche européenne et internationale. Plusieurs projets similaires ont été notamment menés en Suède, en Grande-Bretagne, au Pays-Bas, en Belgique et en Australie afin d'étudier et évaluer le système « Intelligent Speed Adaptation » (système ISA ; pour une revue de la littérature, cf. Jamson, Carsten, Chorlton et Fowkes, 2006).

En France, le système LAVIA a été évalué à travers quatre dimensions : son utilisabilité, son utilité, sa sécurité et son acceptabilité (Lassarre et Saad, 2006). Conformément aux travaux de Nielsen (1993), l'acceptabilité du système LAVIA a été étudiée en distinguant son acceptabilité fonctionnelle (fiabilité, facilité d'usage du système ; Saad et Dionisio, 2006 ; Pianelli, Abric et Saad, 2008) de son acceptabilité sociale (croyances, attitudes, normes vis-à-vis du système ; Abric et Pianelli, 2006 ; Pianelli, Abric et Saad, 2006). Ces deux dimensions de l'acceptabilité sont en interaction et s'influencent réciproquement (Lassarre et Saad, 2006).

L'étude que nous présentons dans cet article a pour objectif d'évaluer les déterminants de l'acceptabilité sociale du système LAVIA auprès d'une population de conducteurs n'ayant jamais expérimenté ce système. Puisque les représentations sociales déterminent les attitudes, les jugements et les conduites relatifs à l'objet de représentation (Guimelli, 1999), nous avons choisi d'étudier l'acceptabilité sociale du LAVIA par le biais de l'étude des représentations sociales de ce système. Toutefois, puisque les conducteurs n'ont aucune pratique du système LAVIA et le connaissent peu avant l'étude, leur représentation de ce système devrait être quasiment inexistante. Cependant, les travaux de Salesses (2005) sur la représentation d'Internet chez les artisans ont montré que l'accès à la connaissance d'un objet par description favorise la structuration de sa représentation. Ainsi, nous pouvons supposer que la description du LAVIA favorisa l'émergence de sa représentation chez les conducteurs.

Par ailleurs, nous faisons l'hypothèse que la structuration de cette nouvelle représentation sera déterminée par l'ancrage du nouvel objet LAVIA dans les représentations sociales préexistantes dans l'environnement social : les représentations sociales de la Vitesse et de la Limitation de vitesse. Le choix de ces objets de représentation s'explique par le fait qu'ils sont directement liés à l'usage du système LAVIA. En effet, ce système consiste à signaler tout excès de vitesse ou à limiter la vitesse des conducteurs à la limitation de vitesse en vigueur. Nous faisons donc l'hypothèse que les représentations des conducteurs vis-à-vis de la Vitesse et de la Limitation de vitesse détermineront le contenu et la structure de la représentation de ce nouveau système. Soulignons qu'en raison de l'importance considérable de

la vitesse dans les accidents de la route et la forte répression dont elle fait l'objet, la Vitesse et la Limitation de vitesse sont des objets sociaux qui se trouvent au coeur de pratiques sociales, de communications interpersonnelles, et font l'objet d'enjeux sociaux, économiques et politiques pour les conducteurs (Pianelli, Abric et Saad, 2006).

En conséquence, puisque la représentation du LAVIA va être déterminée et structurée par les représentations préexistantes de la Vitesse et de la Limitation de vitesse, nous faisons l'hypothèse que ce seront également ces deux représentations qui détermineront l'acceptabilité de ce nouveau système par les conducteurs. Notre objectif est ainsi de montrer que l'étude des représentations sociales préexistantes permet de mesurer l'acceptabilité sociale du LAVIA avant son usage.

Enfin, puisque la structuration d'une représentation sociale dépend de la fréquence et du type de pratique liée à l'objet de représentation (Jodelet, 1989 ; Abric, 1994 ; Rouquette et Rateau, 1998 ; Guimelli et Reynier, 1999), nous faisons l'hypothèse que les représentations de la Vitesse, de la Limitation de vitesse, et par conséquent du LAVIA, seront déterminées par les pratiques de conduite des conducteurs et notamment par les vitesses moyennes qu'ils déclarent pratiquer. Notre objectif est ainsi de spécifier les facteurs qui fondent et génèrent les représentations sociales liées à la vitesse afin notamment de définir une typologie des conducteurs.

4. Méthodologie

4.1. Population

Cette recherche a été réalisée de mai à juillet 2003 auprès d'un échantillon de 1005 conducteurs titulaires du permis de conduire B et résidant dans la zone d'expérimentation du LAVIA (plusieurs communes du département des Yvelines en région parisienne). Cet échantillon est représentatif de la population de la zone LAVIA âgée de plus de 18 ans. Les critères de représentativité sont l'âge et la catégorie socio-professionnelle. Les caractéristiques de la population de la zone LAVIA ont été établies à partir du recensement de la population française réalisé en 1999¹. La répartition des sujets en fonction du genre, de l'âge et de la catégorie socio-professionnelle est présentée dans le tableau 1 (cf. page suivante).

Le choix d'étudier un échantillon de conducteurs dans la zone d'expérimentation du LAVIA s'explique par la nécessité de mesurer leur acceptabilité *a priori* de ce système, mais également de sélectionner parmi ces conducteurs un échantillon d'automobilistes qui participera à l'expérimentation du système en situation réelle de conduite.

4.2. Matériel et procédure

Notre outil de recueil est un questionnaire élaboré suite à une série d'entretiens et de focus groups portant sur la conduite automobile, la vitesse et son contrôle. Cet outil a également été construit en s'appuyant sur les travaux réalisés dans le cadre de la théorie des représentations sociales et des recherches dans le domaine de la sécurité routière.

Tableau 1 : Répartition des sujets en fonction du genre, de l'âge et de la catégorie socio-professionnelle (N=1005)

	Hommes (N=506)				Femmes (N=499)				Total/CSP
	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans+ 60 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	+ 60 ans		
Agriculteurs	1 (0,1%)	-	-	-	1 (0,1%)	-	-	2 (0,2%)	
Artisans, Commerçants	3 (0,3%)	2 (0,2%)	9 (0,9%)	11 (1,1%)	3 (0,3%)	7 (0,7%)	15 (1,5%)	50 (5%)	
Cadres, Prof. Int. Sup	15 (1,5%)	61 (6%)	66 (6,5%)	44 (4,3%)	11 (1,1%)	49 (4,8%)	41 (4%)	302 (29,7%)	
Prof. Intermédiaires	13 (1,3%)	49 (4,8%)	37 (3,6%)	8 (0,8%)	18 (1,8%)	51 (5%)	41 (4%)	231 (22,7%)	
Employés	18 (1,8%)	41 (4%)	27 (2,7%)	5 (0,5%)	16 (1,6%)	51 (5%)	36 (3,6%)	201 (19,9%)	
Ouvriers	5 (0,5%)	10 (1%)	7 (0,7%)	-	1 (0,1%)	1 (0,1%)	4 (0,4%)	29 (3,8%)	
Etudiants	63 (6,2%)	-	-	-	66 (6,5%)	6 (0,6%)	-	135 (13,3%)	
Sans activité	1 (0,1%)	-	-	-	1 (0,1%)	5 (0,5%)	2 (0,2%)	14 (1,4%)	
Activité non précisée	-	-	3 (0,3%)	7 (0,7%)	5 (0,4%)	6 (0,6%)	8 (0,8%)	41 (4%)	
Total/tranche d'âge	119 (11,8%)	163 (16%)	149 (14,7%)	75 (7,4%)	118 (11,6%)	173 (17,9%)	139 (13,7%)	1005 (100%)	

Ce questionnaire comprend une série d'évocations libres et hiérarchisées portant sur les objets Vitesse, Limitation de vitesse et Limiteur de vitesse (LAVIA). Les questions portant sur le LAVIA sont précédées d'une rapide description du système afin que tous les conducteurs aient une description identique de l'objet de représentation².

La méthode des associations libres et hiérarchisées est une méthode basée sur un questionnement en deux phases (Abric, 2003). La première étape est une phase d'association libre. À partir d'un mot inducteur, chaque sujet doit indiquer tous les mots ou expressions qui lui viennent spontanément à l'esprit. Le caractère spontané de cette phase permet l'accès rapide aux éléments constituant l'univers sémantique des objets étudiés. La seconde étape est une phase de structuration hiérarchisée. Chaque sujet est invité à classer ses propres réponses en fonction de l'importance qu'il attache à chaque terme pour définir l'objet en question.

Dans une population donnée, on obtient ainsi un corpus d'éléments - le contenu de la représentation - et deux indicateurs quantitatifs pour chaque élément évoqué : sa fréquence d'apparition et le degré moyen d'importance que le sujet lui accorde. Le croisement de la fréquence d'apparition et du rang moyen d'importance de chaque élément de la représentation permet d'obtenir une première identification de l'organisation de la représentation. Rappelons que d'après l'approche structurale des représentations sociales (Abric, 1976), toute représentation comporte un noyau central constitué d'éléments stables qui déterminent sa signification et son organisation interne. Autour de ce noyau sont hiérarchisés et organisés des éléments périphériques plus flexibles qui facilitent l'adaptation de la représentation à des contextes sociaux variés. Le croisement de la fréquence d'apparition et du rang moyen d'importance de chaque élément permet de déterminer quatre zones dans la représentation sociale (Abric, 2003).

- 1/ La zone du noyau central est constituée d'items très fréquents et très importants. Ces éléments peuvent être soit des éléments centraux soit des stéréotypes ou des prototypes associés à l'objet.
- 2/ La zone des éléments contrastés comprend des éléments énoncés par peu de personnes mais qui les considèrent comme très importants. Certains sous-groupes minoritaires peuvent ainsi être porteurs d'une représentation différente dont le noyau central comporterait un ou plusieurs éléments figurant dans cette zone.
- 3/ La zone de la première périphérie contient les éléments les plus importants de la périphérie de la représentation
- 4/ Enfin la dernière zone, celle de la deuxième périphérie, comprend des éléments secondaires peu présents et peu importants dans la représentation.

Le choix d'utiliser cette méthodologie dans notre étude s'explique par le fait qu'elle permet à la fois de recueillir un contenu tout en mettant en évidence sa hiérarchisation. Sa facilité d'utilisation et sa facilité de compréhension par les sujets permettent également d'administrer l'outil élaboré à un large panel d'individus.

Notre outil de recueil comprend également une question relative à l'acceptabilité du limiteur de vitesse LAVIA par les conducteurs (« *Accepteriez-vous le limiteur LAVIA dans votre voiture ?* ») avec trois modalités de réponse : « Non », « Oui, peut-être » et « Oui, certainement ». Une autre question portait sur la connaissance de ce système par les conducteurs avant l'étude (« *Connaissez-vous ce limiteur de vitesse (LAVIA) avant aujourd'hui ?* »); trois modalités de réponse : « Non », « Oui, un peu » et « Oui, bien »).

Le questionnaire se terminait par une série de questions portant sur les caractéristiques socio-démographiques des conducteurs (genre, âge, niveau d'étude, catégorie socio-professionnelle, revenu mensuel du foyer, nombre d'enfants), sur leurs pratiques de conduite (kilométrage annuel, vitesses pratiquées déclarées sur les trois réseaux routiers, nombre de contraventions pour excès de vitesse au cours de ces trois dernières années) et sur leur sentiment de maîtrise du véhicule. Ce questionnaire a été administré en face à face, au domicile des enquêtés ou sur leur lieu de travail.

5. Résultats

5.1. Représentations sociales de la vitesse

L'évocation hiérarchisée sur le mot Vitesse a permis d'obtenir un corpus de 3015 mots ou expressions (1005 sujets x 3 mots/sujet). Dans un premier temps, le calcul de la fréquence d'apparition et du rang moyen d'importance de chaque mot ou expression de ce corpus a permis d'accéder au contenu de la représentation et d'établir une première ébauche de sa structure (Abric, 2003). On constate alors que lorsque l'on considère la population dans sa globalité, la représentation de la vitesse est organisée autour d'un seul élément central : le *Danger* (.60/1,7)³.

En périphérie de la représentation de la Vitesse, on trouve un élément qui va jouer un rôle essentiel dans la représentation : l'élément *Plaisir* (.28/2,1). Nous verrons que cet élément, tout comme l'élément *Danger*, va constituer une source de différenciation entre les conducteurs de notre population. Par ailleurs, le caractère dangereux de la Vitesse est renforcé par la présence de l'élément *Imprudence* (.15/2,1)⁴. Dans la périphérie de la représentation figurent également des éléments associés aux règles sociales : *Limitation* (.05/1,9) et *Répression* (.09/2,3)⁵, ainsi qu'un élément renvoyant à leur transgression : *Excès de vitesse* (.06/2). Enfin, trois éléments renvoient aux aspects fonctionnels de la Vitesse : *Gain de temps* (.15/2,1), *Sport automobile* (.10/2,1), *Rapidité* (.14/2,1), et un élément renvoie à un de ses aspects prescriptifs : *Vigilance* (.06/1,9)⁶.

Afin d'étudier la place que les individus occupent dans le champ représentationnel, nous avons traité les données issues des évocations hiérarchisées par une analyse factorielle des correspondances (AFC, cf. Cibois, 1984 ; Doise, Clémence et Lorenzi-Cioldi ; 1993 ; Deschamps, 2003). L'analyse des évocations hiérarchisées par l'AFC permet de travailler simultanément sur les différences et les similitudes dans les productions des sujets. L'AFC permet ainsi d'accéder à ce qui différencie les groupes et à ce qui leur est commun et partagé (Deschamps, 2003).

L'AFC consiste à traiter un tableau de contingence croisant les 10 mots les plus évoqués par les sujets (fréquence d'évocation supérieure à .05 ; deux modalités : présence/absence) avec les 12 variables permettant de définir la population. Les critères définitoires utilisés ici sont le genre, l'âge, le niveau d'étude, le revenu mensuel moyen du foyer, la catégorie socio-professionnelle, le nombre d'enfants, le kilométrage annuel, les vitesses pratiquées en ville, sur route et sur autoroute, les contraventions pour excès de vitesse et le sentiment de maîtrise du véhicule.

Par ailleurs, nous avons introduit en tant que variable supplémentaire (ou variable illustrative) la réponse des conducteurs à la question relative à l'acceptabilité du limiteur de vitesse LAVIA (« Accepteriez-vous le limiteur LAVIA dans votre voiture ? » ; cf. *Matériel et procédure*). Cette question comportant trois modalités de réponse permet de distinguer trois groupes de conducteurs : les Opposants au LAVIA (« Non »), les Hésitants (« Oui, peut-être ») et les Favorables (« Oui, certainement »). L'introduction de cette variable supplémentaire a pour objectif de déterminer les caractéristiques de chacun de ces groupes de conducteurs. Cette variable n'intervient pas dans la définition des facteurs ni dans la construction des axes. Les trois modalités « Opposants », « Hésitants » et « Favorables » au LAVIA vont être simplement projetées sur les axes de l'analyse des éléments actifs et se placer près des modalités actives dont elles sont le plus proches.

Les résultats indiquent que les deux premiers facteurs de l'AFC rendent compte de 70% de la variance. Le premier facteur extrait explique à lui seul 51% de l'inertie et le second 19%. Ces deux premiers facteurs expliquent ainsi plus des deux tiers de l'inertie totale.

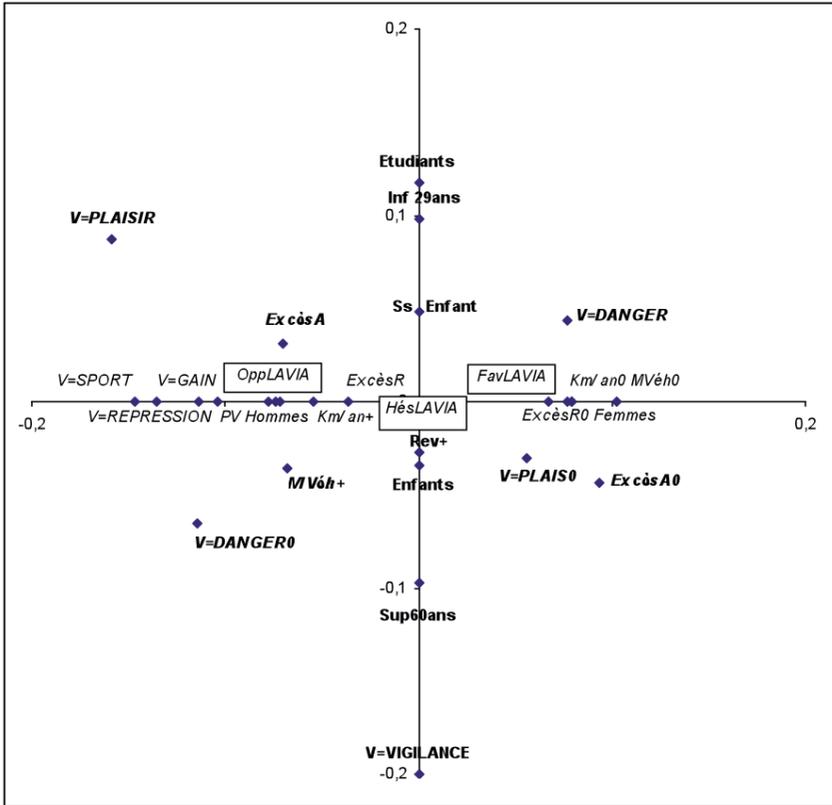
La représentation graphique des deux premiers facteurs de l'AFC ne fait figurer que les mots évoqués et les modalités de variables ayant une contribution absolue supérieure à la moyenne (cf. Fig. 1, page suivante).

Le premier facteur de l'AFC montre une nette opposition entre l'aspect négatif de la Vitesse (*Danger*) et ses aspects positifs et fonctionnels, mais également répressifs (*Plaisir, Sport Automobile, Gain de temps, Répression*).

Le deuxième facteur de l'AFC est caractérisé par l'opposition entre un élément prescriptif, la *Vigilance*, qui renvoie à la nécessité d'attention, de concentration et donc de prudence, et qui s'oppose aux éléments *Plaisir* et *Danger* qui traduisent un plaisir de la vitesse malgré le danger, voire, en raison du danger.

La constitution de ces facteurs met en évidence le rôle prépondérant des éléments *Plaisir* et *Danger* dans la construction de la représentation de la Vitesse. L'évocation et la non évocation de ces deux éléments permettent ainsi de définir les deux facteurs de l'AFC. Le croisement de ces deux premiers facteurs permet de visualiser la présence de quatre groupes distincts, chacun se situant sur un des pôles des deux axes factoriels (cf. Fig. 1). Ainsi, sur le premier facteur, on observe que les éléments renvoyant aux aspects fonctionnels et répressifs de la vitesse (*Plaisir, Sport Automobile, Gain de temps, Répression*) sont plus souvent mentionnés par les hommes, les conducteurs excédant les limitations de vitesse, ceux ayant eu

Figure 1 : Représentation des deux premiers facteurs de l’AFC de la représentation sociale de la Vitesse (N=1005 ; cf. légende, annexe 1)



Les variables contribuant à la définition du premier facteur sont en italique, les variables contribuant à la définition du deuxième facteur sont en gras, les mots évoqués sont en majuscules, les éléments supplémentaires sont encadrés. La légende des variables figure en annexe (cf. annexe 1).

des contraventions pour excès de vitesse, les conducteurs considérant maîtriser le mieux leur véhicule et ceux ayant le kilométrage annuel le plus élevé. La projection de la variable supplémentaire « acceptabilité du LAVIA » sur les deux facteurs de l’AFC fait figurer les Opposants au LAVIA sur ce pôle négatif du premier facteur.

À l’opposé, l’élément *Danger* est plus souvent mentionné par les femmes, les conducteurs n’excédant pas les limitations de vitesse, les conducteurs qui considèrent le moins bien maîtriser leur véhicule et ceux ayant le kilométrage annuel le plus faible. On trouve sur ce pôle les conducteurs Favorables au LAVIA.

Pour le deuxième facteur, on observe que les éléments *Plaisir* et *Danger* ont été plus souvent mentionnés par les conducteurs âgés de moins de 29 ans, les étudiants et les conducteurs sans enfants. Ces conducteurs valoriseraient la notion de plaisir de la vitesse malgré la conscience qu'il aurait du danger. Ce plaisir pourrait d'ailleurs être présent en raison de ce danger.

Enfin, à l'opposé de l'axe, on trouve les conducteurs ayant le plus souvent mentionné l'élément *Vigilance*. Ce sont les conducteurs de plus de 60 ans, ceux ayant des enfants et les conducteurs dont le revenu mensuel du foyer est le plus élevé. Ces conducteurs sont ceux qui ont le moins évoqué les éléments *Plaisir* et *Danger*.

Ces résultats révèlent donc l'existence de quatre groupes présentant des caractéristiques différentes et surtout évoquant des éléments différents. Afin de déterminer la significativité des différences observées entre ces quatre groupes, nous avons divisé la population en prenant en considération la fréquence d'évocation et le rang moyen d'importance des éléments *Plaisir* et *Danger* par les conducteurs (cf. Tableau 2, page suivante). Il s'avère que ces quatre groupes ainsi constitués sont porteurs de représentations différentes de la Vitesse et ont également des caractéristiques socio-démographiques spécifiques (cf. Tableau 3).

Le premier groupe de conducteurs est celui des « Prudents » (N=441). Ce groupe est majoritaire dans notre population. Leur représentation de la Vitesse est centrée sur le *Danger*. Le *Plaisir* n'est pas présent dans leur représentation. C'est dans ce groupe que les conducteurs respectent le plus les limitations de vitesse et sont le plus favorables au LAVIA.

Pour le deuxième groupe, celui des « Hédonistes » (N=122), la représentation sociale de la Vitesse est à l'inverse centrée sur ses aspects positifs : *Plaisir*, *Gain de temps*, *Rapidité*. Le *Danger* est absent de leur représentation. C'est dans ce groupe que les conducteurs dépassent le plus les limitations, ont le plus de contraventions pour excès de vitesse et sont le plus opposés au LAVIA.

Le troisième groupe est celui des « Défieurs » (N=161). Leur représentation de la Vitesse est basée sur la contradiction entre le *Danger* de la Vitesse et le *Plaisir* qu'elle suscite. C'est le groupe dont la moyenne d'âge est la plus basse.

Enfin les conducteurs du quatrième groupe, les « Pragmatiques » (N=281), ont une représentation centrée sur les aspects fonctionnels de la vitesse (*Rapidité*, *Gain de temps*, *Sport automobile*) et l'un de ses aspects prescriptifs : la *Vigilance*. Ni le *Danger* ni le *Plaisir* de la Vitesse ne sont évoqués par ces conducteurs. C'est le groupe dont l'âge moyen est le plus élevé.

Cette typologie de conducteurs met ainsi en évidence que plus la représentation sociale de la Vitesse est centrée sur ses aspects fonctionnels et le *Plaisir* qu'elle suscite, plus les conducteurs excèdent les limitations de vitesse et rejettent le LAVIA. A l'inverse, plus la représentation est centrée sur le caractère dangereux de la Vitesse, plus les limitations sont respectées et le LAVIA accepté.

Tableau 2: Importance et fréquence d'apparition des éléments de la représentation sociale de la Vitesse pour chaque groupe de conducteurs (N=1005)

PRUDENTS	DÉFIEURS	HÉDONISTES	PRAGMATIQUES	SIGNIFICATIVITE
N=441 (44%)	N=161 (16%)	N=122 (12%)	N=281 (28%)	
Danger^a (1/1,7) Central	Danger^a (1/1,8) Central	Non évoqué ^b	Non évoqué ^b	Prud. vs Hédó. : t=38,039 ; p<.0001 Prud. vs Prag. : t=51,387 ; p<.0001 Déf. vs Hédó. : t=30,194 ; p<.0001 Déf. vs Prag. : t=37,127 ; p<.0001
Non évoqué ^a	Plaisir^b (1/1,9) Central	Plaisir^b (1/1,8) Central	Non évoqué ^a	Prud. vs Déf. : t=40,549 ; p<.0001 Prud. vs Hédó. : t=37,110 ; p<.0001 Prag. vs Déf. : t=32,348 ; p<.0001 Prag. vs Hédó. : t=29,602 ; p<.0001
Imprudence^a (.17/2) Central	Imprudence^b (.10/1,6) Central	Imprudence ^a (.18/2,1) 1 ^{ère} périphérie	Imprudence (.13/2,2) 1 ^{ère} périphérie	Déf. vs Prud. : t=2,383 ; p<.01 Déf. vs Hédó. : t=1,985 ; p<.05
Gain de temps ^a (.10/2,3) 2 ^{ème} périphérie	Gain de temps^a (.10/1,9) Central	Gain de temps^b (.19/1,7) Central	Gain de temps^b (.22/1,9) Central	Prud. vs Hédó. : t=3,461 ; p<.001 Prud. vs Prag. : t=4,372 ; p<.0001 Déf. vs Hédó. : t=2,425 ; p<.01 Déf. vs Prag. : t=2,863 ; p<.01
Rapidité ^a (.10/2,1) 1 ^{ère} périphérie	Rapidité ^a (.10/2,1) 1 ^{ère} périphérie	Rapidité^b (.16/1,6) Central	Rapidité^b (.20/1,7) Central	Prud. vs Hédó. : t=2,710 ; p<.01 Prud. vs Prag. : t=4,281 ; p<.0001 Déf. vs Hédó. : t=2,057 ; p<.05 Déf. vs Prag. : t=2,952 ; p<.01

Vigilance ^a (.05/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Vigilance ^a (.01/2) 2 ^{ème} périphérie	Vigilance ^a (.06/2,7) 2 ^{ème} périphérie	Vigilance^b (.12/1,9) Central	Prag. vs Prud. : t=3,840 ; p<.0001 Prag. vs Déf. : t=4,201 ; p<.0001 Prag. vs Hédo. : t=2,266 ; p<.05
Sport automobile ^a (.08/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Sport automobile ^a (.06/2,4) 2 ^{ème} périphérie	Sport automobile (.11/2,1) 1 ^{ère} périphérie	Sport automobile^b (.18/1,9) Central	Prag. vs Prud. : t=3,714 ; p<.001 Prag. vs Déf. : t=3,375 ; p<.001 Déf. vs Hédo. : t=-1,812 ; p=.0711
Excès de vitesse ^a (.05/2,2) 2 ^{ème} périphérie	Excès de vitesse ^a (.02/2) Zone des éléments contrastés	Excès de vitesse (.04/2) Zone des éléments contrastés	Excès de vitesse^b (.10/2) Central	Prag. vs Prud. : t=2,701 ; p<.01 Prag. vs Déf. : t=2,877 ; p<.01
Répression (.10/2,7) 2 ^{ème} périphérie	Répression (.06/2,4) 2 ^{ème} périphérie	Répression (.08/2,2) 2 ^{ème} périphérie	Répression (.11/2,2) 2 ^{ème} périphérie	NS
Limitation ^a (.04/2,3) 2 ^{ème} périphérie	Limitation ^a (.02/2,5) 2 ^{ème} périphérie	Limitation (.04/2) Zone des éléments contrastés	Limitation ^b (.09/1,8) Zone des éléments contrastés	Prag. vs Prud. : t=3,519 ; p<.001 Prag. vs Déf. : t=3,076 ; p<.01

Pour chaque élément est indiqué la fréquence d'évocation et le rang moyen d'importance entre parenthèses. Les éléments centraux grisés ont une fréquence ≥ 10 et un rang ≤ 2 . Les éléments sur une même ligne avec un exposant distinct ont une fréquence d'apparition et un rang moyen d'importance qui diffèrent significativement (test t de Student ; codage : élément non évoqué=0, élément évoqué jugé comme le moins important=1, élément évoqué jugé comme moyennement important=2, élément évoqué jugé comme le plus important=3).

Tableau 3 : Variables socio-démographiques et pratiques de conduite de chaque groupe de conducteurs (N=1005)

	PRUDENTS	DEFIEURS	HÉDONISTES	PRAGMATIQUES	SIGNIFICATIVITE
	N=441 (44%)	N=161 (16%)	N=122 (12%)	N=281 (28%)	
Genre	Femmes : 60% ^a	Femmes : 44% ^b	Femmes : 35% ^b	Femmes : 42% ^b	Prud vs Déf : t=3,580, p<.001 Prud vs Hédo : t=5,026, p<.0001 Prud vs Prag : t=4,786, p<.0001
	Hommes : 40% ^a	Hommes : 56% ^b	Hommes : 65% ^b	Hommes : 58% ^b	Prag vs Prud : t=3,524, p<.001 Prag vs Déf : t=4,190, p<.0001 Prag vs Hédo : t=2,378, p<.05 Déf vs Prud : t=-1,978, p<.05 Déf vs Hédo : t=-1,947, p<.05
Age moyen	42 ans ^b	39 ans ^a	42 ans ^b	46 ans ^c	Déf vs Prud : t=-1,925, p<.05 Déf vs Prag : t=-2,694, p<.01 Déf vs Hédo : t=-2,104, p<.05
Enfants	65% ^b	57% ^a	69% ^b	70% ^b	
Revenus	Rev- : 32% ^a	Rev- : 25%	Rev- : 23% ^b	Rev- : 31%	Revenus- : Prud vs Hédo : t=-1,973, p<.05
	RevMoy : 43%	RevMoy : 38%	RevMoy : 46%	RevMoy : 38%	Revenus+ :
	Rev+ : 25% ^a	Rev+ : 29%	Rev+ : 29%	Rev+ : 31% ^b	Prud vs Prag : t=-1,931, p<.05
Niveau d'étude	Inf. Bac : 22% ^b	Inf. Bac : 15% ^a	Inf. Bac : 15% ^a	Inf. Bac : 24% ^b	Inf. Bac : Déf vs Prud : t=-1,947, p<.05 Déf vs Prag : t=-2,317, p<.05 Hédo vs Prag : t=-1,896, p<.05
	Bac : 20%	Bac : 17%	Bac : 20%	Bac : 16%	Sup. Bac :
	Sup. Bac : 58% ^a	Sup. Bac : 68% ^b	Sup. Bac : 65%	Sup. Bac : 60%	Déf vs Prud : t=2,190, p<.05 Prud vs Déf : t=-4,100, p<.0001 Prud vs Hédo : t=-1,925, p<.05 Prud vs Prag : t=-2,236, p<.05 Déf vs Prag : t=2,086, p<.05 Déf vs Hédo : t=2,173, p<.05
Cadres, Prof. Int. Sup.	30% ^a	51% ^c	37% ^b	39% ^b	Hédo vs Déf : t=2,031, p<.05 Hédo vs Prag : t=1,945, p<.05
Professions Interm.	30%	23% ^a	36% ^b	25% ^a	

Employés	30% ^a	18% ^b	16% ^b	23% ^b	NS	Prud vs Déf : t=2,768, p<.01	
						Prud vs Hédo : t=2,872, p<.01	
						Prud vs Prag : t=2,070, p<.05	
Ouvriers	2%	1%	5%	3%			
Etudiants	17% ^a	20% ^a	11% ^b	7% ^b	NS	Déf vs Hédo : t=2,081, p<.05	
						Déf vs Prag : t=4,044, p<.0001	
						Prud vs Prag : t=3,641, p<.001	
Km/an	13 663 ^a	15 963 ^b	15 840 ^b	15 791 ^b	NS	Prud vs Déf : t=2,889, p<.01	
						Prud vs Hédo : t=2,469, p<.01	
						Prud vs Prag : t=3,174, p<.001	
Contravention pour excès de vitesse	9% ^a	11% ^a	19% ^b	14%	NS	Hédo vs Prud : t=2,912, p<.01	
						Hédo vs Déf : t=1,925, p<.05	
Pourcentage de conducteurs déclarant excéder les limitations de vitesse	42%	47%	48%	46%	NS		
Opposants :	19% ^a	24%	31% ^b	28% ^b	NS	Prud vs Déf : t=2,781, p<.01	
						Prud vs Hédo : t=4,894, p<.0001	
						Prud vs Prag : t=1,978, p<.05	
Hésitants :	44%	49%	46%	46%	NS	Hédo vs Prag : t=3,273, p<.001	
						Hédo vs Déf : t=2,116, p<.05	
						Prud vs Déf : t=4,653, p<.0001	
Favorables :	37% ^a	27% ^b	23% ^b	27% ^b	NS	Prud vs Hédo : t=6,190, p<.0001	
						Prud vs Prag : t=2,591, p<.01	
						Déf vs Prag : t=2,329, p<.05	
Opposants :	19% ^a	24%	31% ^b	28% ^b	NS	Hédo vs Prag : t=4,037, p<.0001	
						Hédo vs Déf : t=1,784, p=0756	
						Prud vs Hédo : t=2,822, p<.01	
Hésitants :	44%	49%	46%	46%	NS	Prud vs Prag : t=2,664, p<.01	
Favorables :	37% ^a	27% ^b	23% ^b	27% ^b	NS	Prud vs Déf : t=2,152, p<.05	
						Prud vs Hédo : t=2,900, p<.01	
						Prud vs Prag : t=2,860, p<.01	

Les pourcentages et moyennes avec un exposant distinct différent significativement (test t de Student).

5.2. Représentations sociales de la Limitation de vitesse

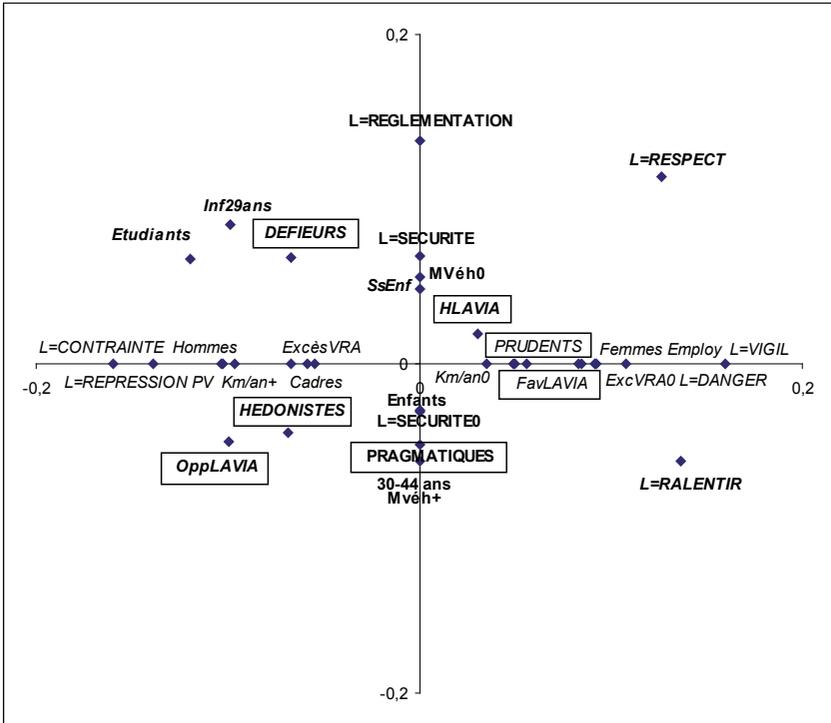
L'analyse du corpus de 3015 mots et expressions obtenus à partir de l'évocation hiérarchisée sur « Limitation de vitesse » met en évidence de nombreuses correspondances lexicales avec le corpus de la représentation de la Vitesse. Ainsi, les éléments *Vigilance* (.24/1,9⁷) et *Répression* (.31/2.2) sont également présents dans le contenu de la représentation de la Vitesse. Par ailleurs, les champs représentationnels de ces deux objets sont traversés par un thème commun : le rapport au *Danger* et à la *Sécurité*. Ainsi, lorsque l'on considère la population dans sa globalité, l'élément *Sécurité* (.36/1,6) s'avère central dans la représentation de la Limitation de vitesse. Cet élément renvoie à l'aspect fonctionnel à visée sécuritaire de la Limitation. Rappelons que l'antonyme de *Sécurité*, le *Danger*, a une fréquence et un rang moyen d'importance élevés dans la représentation de la Vitesse. Cet élément est notamment central pour les Défieurs et les Prudents. Dans la représentation de la Limitation, cet élément *Danger* (.19/1,9) est également présent et s'avère central lorsque l'on considère la population dans sa globalité. Ce terme renvoie au danger que signalent les limitations de vitesse.

Toutefois, bien que les représentations de la Vitesse et de la Limitation soient traversées par un thème et des éléments communs, leur noyau central comporte également des items spécifiques à chacune d'elles. Ces éléments sont de nature fonctionnelle. La représentation de la Limitation de vitesse comprend ainsi des éléments centraux renvoyant à sa *Réglementation* (.10/1,6) et à ses prescriptions : *Ralentir* (.17/1,8) et *Respect des limitations* (.12/1,8).

Afin d'étudier les ressemblances et divergences entre les conducteurs au sein de notre population, nous avons traité les données issues des évocations hiérarchisées sur « Limitation de vitesse » par une analyse factorielle des correspondances. Le tableau de contingence traité croisait les 8 mots les plus évoqués par les sujets (fréquence d'évocation supérieure à .05) avec les 12 variables permettant de définir la population. Les critères définitoires étaient identiques à ceux utilisés lors de l'AFC réalisée sur les évocations relatives à l'objet « Vitesse ». Nous avons introduit de nouveau en variable supplémentaire l'acceptabilité du limiteur de vitesse LAVIA par les conducteurs (trois modalités : Favorables, Hésitants, Opposants). Par ailleurs, nous avons également introduit en variable supplémentaire le type de groupe de conducteurs établi à partir de leur représentation sociale de la Vitesse (Prudents, Défieurs, Hédonistes et Pragmatiques). Notre objectif était d'observer la projection de ces quatre groupes sur les axes factoriels afin de déterminer les modalités actives permettant de caractériser ces groupes. Rappelons que les variables supplémentaires n'interviennent pas dans la définition des facteurs ni dans la construction des axes.

Les résultats indiquent que les deux premiers facteurs de l'AFC rendent compte de 73 % de la variance. Le premier facteur extrait explique 58% de l'inertie et le second 15%. La représentation graphique de ces deux premiers facteurs ne fait figurer que les mots évoqués et les modalités de variables ayant une contribution absolue supérieure à la moyenne (cf. Fig. 2).

Figure 2 : Représentation des deux premiers facteurs de l'AFC de la représentation sociale de la Limitation de vitesse (N=1005 ; cf. légende, annexe 1)



Les variables contribuant à la définition du premier facteur sont en italique, les variables contribuant à la définition du deuxième facteur sont en gras, les mots évoqués sont en majuscules, les éléments supplémentaires sont encadrés. La légende des variables figure en en annexe (cf. annexe 1).

Sur le premier axe factoriel, le respect des limitations de vitesse et la dangerosité qu'elles traduisent s'opposent au caractère contraignant et répressif de la limitation. Sur le pôle négatif de l'axe factoriel figurent les hommes, les cadres, les conducteurs de moins de 29 ans, les conducteurs excédant les limitations, ceux ayant eu des contraventions pour excès de vitesse et ceux ayant le kilométrage annuel le plus élevé. Ces conducteurs privilégient ainsi le caractère contraignant et répressif de la Limitation de vitesse. A l'opposé, les femmes, les conducteurs n'excédant pas les limitations de vitesse, ceux ayant le kilométrage annuel le plus faible et les employés évoquent plus le respect des limitations de vitesse et la dangerosité qu'elles signalent.

Sur le deuxième axe factoriel, la réglementation et le respect des limitations de vitesse, associés à la sécurité qu'elles induisent, s'opposent au simple fait de « *Ralentir* » et à la non évocation de la notion de sécurité. Les conducteurs de moins de 29 ans et ceux qui considèrent maîtriser le moins bien leur véhicule se situent sur le pôle positif de l'axe. Ils évoquent ainsi massivement la réglementation, le respect des limitations et leurs aspects sécuritaires. A l'opposé, sur le pôle négatif de l'axe, les conducteurs qui considèrent bien maîtriser leur véhicule et ceux ayant entre 30 et 44 ans n'évoquent pas l'aspect sécuritaire des limitations et privilégient le seul fait de « *ralentir* » à la notion de « *respect des limitations* ».

Afin de vérifier la correspondance et le lien existant entre les représentations sociales de la Vitesse et de la Limitation de vitesse, nous nous sommes intéressés à la projection sur les deux axes factoriels des quatre groupes de conducteurs établis à partir de leur représentation de la Vitesse. Les résultats montrent que les Prudents associent le *Respect des limitations au Danger* qu'elles signalent. Pour les Défieus, le *Respect des limitations* est associé à leurs aspects sécuritaires et réglementaires. Toutefois, ces conducteurs évoquent aussi les aspects contraignants et répressifs de la Limitation. Les Hédonistes privilégient également ces deux aspects négatifs de la Limitation mais évoquent moins que les autres groupes le *Respect des limitations*. Enfin, les Pragmatiques associent essentiellement la Limitation de vitesse au fait de *Ralentir*.

Dans le but de déterminer la significativité des différences observées entre ces quatre groupes de conducteurs, nous nous sommes intéressés à la fréquence d'évocation et au rang moyen d'importance de chacun des éléments de la Représentation de la Limitation de vitesse pour chacun de ces groupes (cf. Tableau 4, ci-contre).

Les résultats indiquent que cinq éléments sont centraux pour tous les groupes de conducteurs : *Sécurité*, *Danger*, *Vigilance*, *Réglementation* et *Ralentir*. Ces éléments sont partagés par l'ensemble de la population.

Toutefois, l'élément *Sécurité* tend à être significativement plus évoqué par les Défieus et les Prudents que par les Pragmatiques ($Sécurité_{Pragmatiques}$ vs $Sécurité_{Prudents}$: $t=-2,281$; $p<.05$; $Sécurité_{Pragmatiques}$ vs $Sécurité_{Défieus}$: $t=-2,108$; $p<.05$). Par ailleurs, l'élément *Respect des limitations* est central pour tous les groupes, excepté pour les Hédonistes (cf. Tableau 4). Enfin, l'élément *Contrainte* est central pour les Défieus. Cet élément est significativement plus évoqué par les Hédonistes, les Défieus et les Pragmatiques que par les Prudents (cf. Tableau 4).

En conséquence, ces résultats montrent que plus les conducteurs ont une représentation de la Vitesse centrée sur ses aspects dangereux, plus les aspects sécuritaires

Tableau 4 : Pour chaque élément est indiqué le pourcentage de conducteurs évoquant l'élément, le nombre brut d'évocations et le rang moyen d'importance entre parenthèses. Les éléments centraux grisés ont une fréquence ≥ 10 et un rang ≤ 2 . Les éléments sur une même ligne avec un exposant distinct ont une fréquence d'apparition et un rang moyen d'importance qui diffèrent significativement (test t de Student ; codage : élément non évoqué=0, élément évoqué jugé comme le moins important=1, élément évoqué jugé comme moyennement important=2, élément évoqué jugé comme le plus important=3).

Tableau 4 : Importance et fréquence d'apparition des éléments de la représentation sociale de la Limitation de vitesse pour chaque groupe de conducteurs (N=1005)

PRUDENTS	DÉFIEURS	HÉDONISTES	PRAGMATIQUES	SIGNIFICATIVITE
N=441 (44%)	N=161 (16%)	N=122 (12%)	N=281 (28%)	
Sécurité^a (.38/1,5) <i>Central</i>	Sécurité^a (.43/1,7) <i>Central</i>	Sécurité (.33/1,5) <i>Central</i>	Sécurité^b (.31/1,6) <i>Central</i>	Prag. vs Prud. : t=-2,281 ; p<.05 Prag. vs Déf. : t=-2,108 ; p<.05
Vigilance (.27/1,8) <i>Central</i>	Vigilance (.24/1,7) <i>Central</i>	Vigilance (.18/1,8) <i>Central</i>	Vigilance (.21/1,7) <i>Central</i>	NS
Danger (.21/1,9) <i>Central</i>	Danger (.17/1,8) <i>Central</i>	Danger (.17/1,8) <i>Central</i>	Danger (.19/1,9) <i>Central</i>	NS
Respect^a (.14/1,8) <i>Central</i>	Respect^a (.13/1,9) <i>Central</i>	Respect^b (.06/2,4) <i>1^{ère} périphérie</i>	Respect^a (.11/1,8) <i>Central</i>	Hédo vs Prud. : t=2,775 ; p<.01 Hédo vs Déf. : t=2,383 ; p<.05 Hédo vs Prag. : t=2,094 ; p<.05
Ralentir (.18/1,8) <i>Central</i>	Ralentir (.12/1,9) <i>Central</i>	Ralentir (.15/1,9) <i>Central</i>	Ralentir (.17/1,8) <i>Central</i>	NS
Réglementation (.10/1,8) <i>Central</i>	Réglementation (.13/1,7) <i>Central</i>	Réglementation (.10/2) <i>Central</i>	Réglementation (.10/1,7) <i>Central</i>	NS
Contrainte^a (.08/2,3) <i>2^{ème} périphérie</i>	Contrainte^b (.17/2) <i>Central</i>	Contrainte^b (.17/2,1) <i>1^{ère} périphérie</i>	Contrainte^b (.11/2,1) <i>1^{ère} périphérie</i>	Prud. vs Déf. : t=-3,635 ; p<.001 Prud. vs Hédo. : t=-2,711 ; p<.01 Prud. vs Prag. : t=-1,907 ; p<.05
Répression (.30/2,2) <i>1^{ère} périphérie</i>	Répression (.38/2,2) <i>1^{ère} périphérie</i>	Répression (.30/2,1) <i>1^{ère} périphérie</i>	Répression (.30/2,1) <i>1^{ère} périphérie</i>	NS

de la Limitation de vitesse sont valorisés. À l'inverse, plus les conducteurs ont une représentation de la Vitesse centrée sur ses aspects positifs et fonctionnels (*Plaisir, Gain de temps*), plus les aspects contraignants de la Limitation sont privilégiés et son respect est peu valorisé.

L'ensemble de nos résultats met en évidence l'étroite relation qui existe entre les représentations de la Vitesse et de la Limitation de Vitesse, et ce, dans le sens d'une relation d'antonymie (Guimelli et Rouquette, 2004).

À présent, nous allons voir dans quelle mesure les représentations sociales de la Vitesse et de la Limitation de vitesse influent sur le contenu et la structuration de la représentation du LAVIA.

5.3. Représentation sociale du système LAVIA

Compte tenu de la méconnaissance du LAVIA par les conducteurs (67% déclarent ne pas le connaître avant l'étude), leur représentation sociale de ce système est assez pauvre et peu structurée. Lorsque l'on considère la population dans sa globalité, l'analyse des évocations hiérarchisées sur « Limiteur de vitesse LAVIA » révèle un seul élément central : l'élément *Sécurité* (.16/1,6⁸). Or nous l'avons vu précédemment, cet élément est central dans la représentation de la Limitation de vitesse pour l'ensemble des groupes de conducteurs.

Par ailleurs, les autres termes évoqués par les conducteurs à partir du mot inducteur « Limiteur de vitesse LAVIA » sont quasiment tous présents dans le corpus des représentations de la Vitesse et/ou de la Limitation de vitesse : *Contrainte* (.11/2,1), *Respect des limitations* (.08/1,3), *Vigilance* (8/2,1) et *Tranquillité* (.06/2,1). Seuls deux éléments sont spécifiques à l'objet LAVIA : l'élément *Aide* (.10/2,1) qui renvoie à un des aspects fonctionnels du limiteur de vitesse et l'élément *Monotonie* (.06/2,4) qui renvoie à un de ses aspects négatifs.

Afin d'étudier les liens existants entre les représentations de la Vitesse, de la Limitation de vitesse et du LAVIA, nous avons procédé à une analyse factorielle des correspondances réalisées sur les données issues des évocations hiérarchisées portant sur ces trois objets de représentation. Cette AFC consistait à traiter un tableau de contingence croisant les mots les plus évoqués par les sujets à partir des termes Vitesse, Limitation de vitesse et LAVIA (fréquence d'évocation supérieure à .05) avec les 12 variables permettant de définir la population. Les critères définitoires étaient identiques à ceux utilisés lors des deux précédentes AFC.

Nous avons introduit de nouveau en variables supplémentaires l'acceptabilité du limiteur de vitesse LAVIA par les conducteurs (Trois modalités : Favorables, Hésitants, Opposants) et le type de groupe de conducteurs établi à partir de leur représentation sociale de la Vitesse (Prudents, Défieurs, Hédonistes et Pragmatiques).

Les résultats indiquent que les deux premiers facteurs de l'AFC rendent compte de 62% de la variance. Le premier facteur extrait explique 48% de l'inertie et le second 14%. Ces deux premiers facteurs expliquent ainsi près des deux tiers de

En ce qui concerne le deuxième facteur de l'AFC, les aspects réglementaires et sécuritaires de la Vitesse, de la Limitation et du LAVIA (*Réglementation, Limitation, Sécurité, Respect des limitations*) s'opposent à leurs aspects fonctionnels (*Gain de temps, Vigilance, Tranquillité*).

La composition des deux premiers facteurs de l'AFC permet de révéler l'articulation et le lien étroit entre les représentations de la Vitesse, de la Limitation et du LAVIA. Ces trois représentations sont traversées par des thèmes communs qui constituent des sources de différenciation entre les conducteurs.

Nous nous sommes intéressés à la projection, sur ces deux axes factoriels, des quatre groupes de conducteurs établis à partir de leur représentation de la Vitesse (cf. Fig. 3). Les résultats montrent que les Pragmatiques et les Hédonistes se projettent dans le même quadrant inférieur droit du plan factoriel. Ils mentionnent ainsi, plus souvent que les autres groupes de conducteurs, les aspects positifs et fonctionnels de la Vitesse (*Plaisir, Gain de temps, Sport automobile*), associés à sa sanction (*Répression*) et aux aspects contraignants de la Limitation de vitesse (*Répression, Contrainte*). Pour ces groupes de conducteurs, les éléments de la représentation du LAVIA sont essentiellement centrés sur son caractère contraignant et monotone. On notera toutefois que pour les Pragmatiques, la Vitesse est également associée à la *Vigilance*, le LAVIA apparaît donc également comme une *Tranquillité*.

Le groupe des DéfiEURs se projette sur le quadrant supérieur droit du plan factoriel. Tout comme les Pragmatiques et les Hédonistes, les DéfiEURs évoquent les aspects positifs de la Vitesse (*Plaisir, Sport automobile*) associés à l'aspect répressif de la Vitesse et de la Limitation de vitesse (*Répression, Contrainte*). Toutefois ces conducteurs évoquent également le caractère dangereux de la Vitesse et les aspects sécuritaires et réglementaires de la Limitation (*Sécurité, Réglementation, Respect des limitations*). Les éléments évoqués à partir de l'objet LAVIA sont ainsi centrés sur le caractère contraignant et monotone de ce système, mais également sur son aspect fonctionnel en lien avec la réglementation (*Respect des limitations*).

Enfin, les Prudents se projettent sur le quadrant supérieur gauche du plan factoriel. Ces conducteurs mentionnent plus souvent que les autres les éléments renvoyant aux aspects dangereux et réglementaires de la Vitesse et aux aspects prescriptifs de la Limitation (*Respect, Ralentir, Vigilance*). Les éléments qu'ils associent au LAVIA renvoient donc à ses aspects fonctionnels sécuritaires et réglementaires : *Vigilance, Sécurité et Respect des limitations*. Les différences significatives observées entre ces quatre groupes de conducteurs figurent dans le tableau 5.

Tableau 5 : Pour chaque élément est indiqué le pourcentage de conducteurs évoquant l'élément, le nombre brut d'évocations et le rang moyen d'importance entre parenthèses. Les éléments centraux grisés ont une fréquence ≥ 10 et un rang ≤ 2 . Les éléments sur une même ligne avec un exposant distinct ont une fréquence d'apparition et un rang moyen d'importance qui diffèrent significativement (test t de Student ; codage : élément non évoqué=0, élément évoqué jugé comme le moins important=1, élément évoqué jugé comme moyennement important=2, élément évoqué jugé comme le plus important=3).

Tableau 5 : Importance et fréquence d'apparition des éléments de la représentation sociale limiteur de vitesse LAVIA pour chaque groupe de conducteurs (N=1005)

PRUDENTS	DÉFIEURS	HÉDONISTES	PRAGMATIQUES	SIGNIFICATIVITE
N=441 (44%)	N=161 (16%)	N=122 (12%)	N=281 (28%)	
Sécurité^a (.21/1,6) Central	Sécurité^b (.12/1,9) Central	Sécurité^b (.10/1,4) Central	Sécurité^b (.14/1,7) Central	Prud. vs Déf. : $t=2,560$; $p<.01$ Prud. vs Hédo. : $t=4,521$; $p<.0001$ Prud. vs Prag. : $t=4,930$; $p<.0001$
Contrainte ^a (.08/2,2) 2 ^{ème} périphérie	Contrainte^b (.15/1,9) Central	Contrainte^b (.14/1,8) Central	Contrainte (.11/1,6) Central	Prud. vs Déf. : $t=-2,530$; $p<.01$ Prud. vs Hédo. : $t=-2,749$; $p<.01$
Monotonie ^a (.03/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Monotonie (.08/2,2) 2 ^{ème} périphérie	Monotonie^b (.11/1,5) Central	Monotonie^b (.10/1,5) Central	Prud. vs Hédo. : $t=-2,752$; $p<.01$ Prud. vs Prag. : $t=-2,356$; $p<.01$
Respect des limitations^a (.10/2) Central	Respect des limitations ^a (.06/2) Zone des éléments contrastés	Respect des limitations ^b (.02/2,6) 2 ^{ème} périphérie	Respect des limitations^a (.10/1,8) Central	Hédo. vs Prud. : $t=-2,908$; $p<.01$ Hédo. vs Déf. : $t=-2,027$; $p<.05$ Hédo. vs Prag. : $t=-2,997$; $p<.01$
Aide (.10/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Aide (.10/2) Central	Aide (.09/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Aide (.11/2) Central	NS
Vigilance (.10/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Vigilance (.07/2,2) 2 ^{ème} périphérie	Vigilance (.05/1,5) Zone des éléments contrastés	Vigilance (.06/1,5) Zone des éléments contrastés	NS
Tranquillité (.06/2,2) 2 ^{ème} périphérie	Tranquillité (.07/2,1) 2 ^{ème} périphérie	Tranquillité (.04/1,6) 2 ^{ème} périphérie	Tranquillité (.01/2,2) 2 ^{ème} périphérie	NS

Pour terminer, soulignons que les trois groupes définis par leur acceptabilité du LAVIA se projettent uniquement sur le premier axe factoriel. Les Favorables au LAVIA se projettent sur le pôle négatif de l'axe, à proximité des Prudents. Ces conducteurs privilégient ainsi les aspects dangereux et réglementaires de la Vitesse, les aspects prescriptifs de la Limitation et les aspects fonctionnels du LAVIA. Sur ce pôle se projettent les femmes, les conducteurs excédant peu les limitations de vitesse et ceux faisant peu de kilomètres par an.

À l'opposé, sur le pôle positif du premier axe factoriel se projettent les Opposants au LAVIA, tout comme les Hédonistes, les Pragmatiques et les Défieurs. Ces conducteurs privilégient les aspects positifs et fonctionnels de la Vitesse, les aspects répressifs de la Limitation et les aspects contraignants et monotones du LAVIA. Sur ce pôle se projettent les hommes, les conducteurs excédant souvent les limitations de vitesse et ceux ayant un kilométrage annuel élevé.

6. Discussion

Conformément aux travaux de Guimelli (1999), nos résultats confirment que la pensée sociale est une « pensée organisée ». Les représentations sociales appartenant à un même environnement social sont structurées en réseau et font référence à une idéologie et des valeurs communes. Ainsi, les représentations sociales de la Vitesse et de la Limitation de vitesse entretiennent entre elles une relation d'antonymie (Guimelli et Rouquette, 2004). Ces représentations ont pour propriété de contribuer au processus de structuration de la représentation sociale d'un nouvel objet dans l'environnement social : le système LAVIA. Nos résultats montrent que le contenu et la structure de la représentation émergente de ce système sont déterminés par ces deux représentations sociales. La représentation du LAVIA dépend ainsi des représentations de la Vitesse et de la Limitation et entretient avec elles une relation « d'emboîtement » (Vergès, 1992 ; Abric et Vergès, 1994). Les représentations sociales de la Vitesse, de la Limitation de vitesse et du LAVIA constituent donc un *réseau représentationnel* qui peut être défini comme un ensemble de représentations sociales structurées par des valeurs communes, traversées par des thèmes communs et partagées par un groupe dans un environnement social donné.

Cette relation d'emboîtement implique que les jugements portés sur le LAVIA ne dépendent pas de l'objet lui-même mais des objets supérieurs dont il dépend. L'acceptabilité de ce système par les conducteurs est de ce fait déterminée par leurs représentations de la Vitesse et de la Limitation. Les attitudes vis-à-vis d'un objet social ne sont donc pas déterminées par une représentation sociale isolée mais par un ensemble de représentations en interaction et s'influençant réciproquement.

Notre étude valide ainsi l'hypothèse selon laquelle l'inscription d'un nouvel objet et de sa représentation dans le système de pensée préexistant peut être envisagé comme son ancrage dans un réseau de représentations sociales préexistantes faisant partie du même environnement social que l'objet. Conformément aux travaux de Milland (2001), nos travaux montrent donc que la relation d'emboîtement permet la structuration et l'autonomisation progressive d'une nouvelle

représentation à partir de représentations préexistantes. La propriété structurante des représentations « emboîtantes » renvoie à la fonction de savoir des représentations sociales : elles permettent d'acquérir de nouvelles connaissances et de les intégrer « dans un cadre assimilable et compréhensible pour [les individus], en cohérence avec leur fonctionnement cognitif et les valeurs auxquelles ils adhèrent » (Abric, 1994, p. 16).

Nos travaux soulignent donc l'importance, dans toute étude portant sur la genèse représentationnelle, d'analyser les représentations préexistantes dans l'environnement social. Toutefois, ceci pose de nombreuses interrogations méthodologiques et théoriques. Tout d'abord, puisque le contenu et la structure d'une nouvelle représentation dépendent des représentations préexistantes, nous pouvons faire l'hypothèse que cette nouvelle représentation variera suivant le réseau de représentations dans lequel l'objet s'ancrera. La question est alors de savoir comment déterminer ce réseau représentationnel d'ancrage. L'identification de ce réseau permettrait notamment de prévoir la forme et l'orientation que prendra la nouvelle représentation. Par ailleurs, ce problème méthodologique renvoie également à la difficulté de déterminer avec quelle autre représentation est en relation une représentation donnée. Il s'avère ainsi indispensable d'établir un outil permettant de mieux définir le type de relation existant entre représentations. La méthodologie que nous avons employée dans notre étude présente certaines limites, la première étant qu'elle dépend en partie de notre propre interprétation. Une méthodologie dérivée de la méthode des Schèmes Cognitifs de Base (SCB ; Guimelli et Rouquette, 1992), notamment la méthode des SCB forcés (Fraïssé, 2000 ; Milland, 2001), pourrait être un outil prometteur afin de déterminer avec quelle autre représentation est en relation une représentation donnée, mais également afin de définir le type de relation existant entre elles.

Par ailleurs, nos résultats conduisent à quelques questionnements et hypothèses théoriques. Tout d'abord, puisque les représentations sociales préexistantes ont un rôle fondamental dans le processus d'*ancrage* d'une nouvelle représentation, nous pouvons également nous interroger sur leur rôle dans le processus d'*objectivation* de cette nouvelle représentation. Rappelons que le processus d'objectivation consiste à rendre concret un concept abstrait en lui faisant subir des transformations. Ce processus est notamment rendu possible par la *transformation iconique*, c'est-à-dire la sélection et la décontextualisation des informations relatives à l'objet de représentation (Moscovici, 1961). Puisque cette transformation iconique se fait en fonction de critères culturels, normatifs et des valeurs des groupes, nous pouvons faire l'hypothèse que les représentations préexistantes dans l'environnement social influenceront sur la sélection et la décontextualisation des informations relatives à l'objet de représentation. Par conséquent, le processus d'objectivation, tout comme le processus d'ancrage, dépendrait du réseau représentationnel préexistant. Nous voyons ici, une fois encore, l'importance de définir une méthodologie adéquate pour identifier les représentations sociales préexistantes influentes dans ces processus d'objectivation et d'ancrage.

En ce qui concerne la « relation d'emboîtement », les résultats de nos travaux conduisent à nous interroger sur la pérennité de la relation de dépendance entre représentations « emboîtantes » et « emboîtées » et sur le processus d'autonomisation de ces dernières. A partir de quel niveau de pratique et/ou de connaissance d'un nouvel objet, la représentation sociale de celui-ci acquière-t-elle son autonomie ? Finalement, les représentations sociales peuvent-elles être et sont-elles réellement autonomes et indépendantes des autres représentations existant dans un environnement social donné ? L'existence des réseaux représentationnels et des relations d'emboîtement conduisent à faire l'hypothèse d'une organisation hiérarchisée des représentations sociales et d'une grande variabilité de poids et d'importance de chacune d'elles dans la pensée sociale.

Enfin, nos résultats nous amènent à nous interroger sur la place des réseaux représentationnels dans la pensée sociale. Quel type de relations entretiennent entre eux ces différents réseaux ? Quelle est l'influence de l'idéologie et/ou des thèmes sur leur contenu, leur structure et leur fonctionnement ? Nos interrogations rejoignent celles de Valence et Roussiau (2006) : quel rôle joue l'idéologie sur l'agencement des représentations et des réseaux représentationnels ? Nos résultats montrent que les représentations appartenant à un même réseau sont traversées par des valeurs communes ce qui indique que ces réseaux représentationnels seraient régis par une même instance. Ainsi, la cohérence de ces réseaux, leur structure et leur fonctionnement pourraient être déterminés par les idéologies des individus. Rappelons que pour Guimelli, les idéologies « portent sur une *classe* d'objets et peuvent ainsi être situées à un plus haut niveau de généralité qui permet l'élaboration de *familles* de représentations » (Guimelli, 1999, p. 106). En conséquence, ces idéologies pourraient régir d'autres réseaux de représentations appartenant à d'autres environnements sociaux. Dans nos travaux, nous avons montré que le réseau de représentations sociales lié à la vitesse (Vitesse, Limitation de vitesse, LAVIA) est traversé par un thème commun : le rapport au Danger. C'est le rapport au danger et au plaisir que procure le danger qui structure ces représentations sociales. C'est à partir de la présence et de l'absence des éléments *Danger* et *Plaisir* dans le noyau central de la représentation sociale de la Vitesse que nous avons pu établir l'existence de quatre groupes de conducteurs porteurs de représentations différentes et présentant des caractéristiques socio-démographiques spécifiques. Nous pouvons faire l'hypothèse que ce rapport au danger peut déterminer et organiser les représentations sociales des individus pour d'autres objets sociaux, notamment des objets renvoyant à des conduites à risque tels que la consommation de drogue, de tabac ou d'alcool, la pratique de sports extrêmes ou les rapports sexuels non protégés. Ainsi, la typologie de conducteurs établie dans notre recherche pourrait être une typologie des individus établie en fonction de leur rapport au risque et au plaisir engendré par le risque. Cette typologie pourrait donc se retrouver en étudiant la représentation d'objets sociaux renvoyant à d'autres conduites à risque. Cette hypothèse est soutenue par l'étude des représentations de l'Alcool et du Cannabis qui montre que les éléments *Danger/Risque* et *Plaisir* sont également présents dans le contenu de ces représentations et font l'objet de divergence entre les individus

(Dany et Apostolidis, 2002). Il serait ainsi intéressant d'étudier si l'on retrouve, pour la représentation sociale de la Drogue, les quatre groupes d'individus établis à partir de l'évocation et de la non évocation des éléments *Plaisir* et *Danger* (Prudents, Hédonistes, Défieurs, Pragmatiques).

Enfin, l'existence de cette typologie d'individus nous amènent à nous interroger sur le lien existant entre représentations sociales et traits de la personnalité. Les théories développées dans le cadre de l'approche nomothétique de la personnalité s'accordent sur le fait que la personnalité serait la résultante de facteurs biologiques mais également de facteurs environnementaux (environnements sociaux, apprentissage, interactions sociales ; Hansenne, 2007). Par ailleurs, plusieurs travaux ont montré que certains traits de la personnalité font l'objet de valorisation et de désirabilité sociale (Jellison et Green, 1981 ; Beauvois, 1995 ; Cambon, 2006). En conséquence, au delà de sa dimension individuelle, la personnalité serait également construite socialement et pourrait avoir un lien direct sur la genèse, l'organisation et le fonctionnement des représentations sociales. La typologie que nous avons établie pourrait par exemple être rapprochée de l'échelle de *recherche de sensations* développée par Zuckerman (1990). Zuckerman conçoit la recherche de sensations comme un trait de personnalité défini par la recherche d'impressions et d'expériences variées, nouvelles et intensives, en association avec une disposition à prendre des risques physiques, sociaux, légaux et financiers pour y parvenir (Zuckerman, 1994). L'échelle de *recherche de sensations* permet de distinguer, les sujets dits *high sensation seekers*, présentant un niveau élevé de recherche de sensations, des sujets *low sensation seekers*, à bas niveau de recherche de sensations. Il serait intéressant de mesurer les scores de nos quatre groupes sur cette échelle de recherche de sensation, l'hypothèse étant que les Hédonistes et les Défieurs auront un niveau élevé tandis que les Prudents auront le niveau le plus bas⁹. La validation de cette hypothèse fera l'objet de recherches ultérieures.

Notes

1. Recensement de la population française de 1999 : <http://www.recensement.insee.fr>.
2. Définition du LAVIA figurant dans le questionnaire : « Le limiteur de vitesse s'appelle LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée). C'est un dispositif qui limite la vitesse du véhicule en fonction des limitations rencontrées au cours d'un trajet. Ce dispositif connaît à tout instant la limitation en vigueur et ajuste la vitesse de votre véhicule à cette limitation. Toutefois, et en cas de besoin, vous pouvez dépasser cette limitation en appuyant plus fortement sur la pédale d'accélérateur ».
3. Les chiffres entre parenthèses renvoient à la fréquence d'évocation et au rang moyen d'importance de l'élément.
4. Sous l'élément Imprudence sont regroupés les éléments Imprudence, Inconscience et Irresponsabilité.
5. Sous l'élément Répression sont regroupés les éléments Radar, Contravention, Police et Répression.

6. Sous l'élément Vigilance sont regroupés les éléments Vigilance, Attentif et Concentration.
7. Les chiffres entre parenthèses renvoient à la fréquence d'évocation et au rang moyen d'importance de l'élément.
8. Les chiffres entre parenthèses renvoient à la fréquence d'évocation et au rang moyen d'importance.
9. Pour une traduction française et une validation de cette échelle, cf. Carton, Lacour, Jouvent et Widlocher, 1990.

Bibliographie

- Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales*. Thèse d'Etat, Aix-en-Provence, Université de Provence.
- Abric, J.-C. (1994, rééd. 1997). *Pratiques sociales et représentations*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Abric, J.-C. (2001). L'approche structurale des représentations sociales : développements récents. *Psychologie et Société*, 4, 81-104.
- Abric, J.-C. (2003). La recherche du noyau central et de la zone muette. In J.-C. Abric (Ed). *Méthodes d'étude des représentations sociales*, 59-80. Ramonville-Saint-Agne : Erès.
- Abric, J.-C., Pianelli, C. (2006). *Représentations sociales de la Vitesse et du LAVIA*. In. Carnet de route du LAVIA. Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée, 27-32. Paris : Actes du colloque LAVIA.
- Abric, J.-C., Vergès, P. (1994). Les représentations sociales de la banque. *Etudes et recherches du Gifresh*, n°26.
- Abric, J.-C., Vergès, P. (1996). *Formes et traitement de questionnaires en analyse de représentations sociales*, IIIème rencontre internationale des représentations sociales, Aix en Provence.
- Beauvois, J.-L. (1995) La connaissance des utilités sociales, *Psychologie française*, 40, 375-388.
- Bonardi, C., Roussiau, N. (2000). *Engagement et transformation des représentations sociales : les apports du modèle bi-dimensionnel*. In J.L. Beauvois, R.V. Joule, & J.M. Monteil (Eds.), *Perspectives cognitives et conduites sociales* (Vol. 7), 125-160. Neuchâtel: Delachaux et Niestlé.
- Cambon, L. (2006). Désirabilité sociale et utilité sociale, deux dimensions de la valeur communiquée par les adjectifs de personnalité. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 19, 125-151.
- Carton, S., Lacour, C., Jouvent, R., Widlocher, D. (1990). Le concept de recherche de sensations : traduction et validation de l'échelle de Zuckerman, *Psychiatrie & psychobiologie*, 5, 1, 39-44.
- Cibois, P. (1984). *L'analyse des données en sociologie*, Paris : PUF.
- Corbett, C. (2001), The social construction of speeding as not 'real' crime, *Crime Prevention and Community Safety: An International Journal*, 2(4), 33-46.
- Dany, L. Apostolidis, T. (2002). L'étude des représentations sociales de la drogue et du cannabis : un enjeu pour la prévention. *Santé Publique*, 14 (4), 335-344.
- Deschamps, J.-C. (2003). Analyse des correspondances et variation des contenus des représentations sociales. In J.-C. Abric (Ed). *Méthodes d'étude des représentations sociales*, 179-200. Ramonville-Saint-Agne : Erès.

- Doise, W. (1990). Les représentations sociales. In R. Ghiglione, C. Bonnet, J. F. Richard (Eds.) *Traité de Psychologie Cognitive*, vol. 3, 111-174. Paris; Dunod.
- Doise, W., Clémence, A., Lorenzi-Cioldi, F. (1992). *Représentations sociales et analyses de données*, Grenoble : PUG.
- Finch, D. J., Kompfer, P., Lockwood, C. R., Maycock, G. (1994). *Speed, speed limits and accidents*. TRL Project Report 58, TRL, Crowthorne.
- Flament, C. (1987). Pratiques et représentations sociales. In J.-L. Beauvois, R.-V. Joule & J.-M. Monteil (Eds.), *Perspectives cognitives et conduites Sociales*, Vol. 1, 143-150. Cousset : Del Val.
- Flament, C., Rouquette, M.-L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires : comment étudier les représentations sociales*, Paris : Armand Colin.
- Fraïssé, C. (2000). Influence de la fréquence de mise en œuvre de pratiques sur une structuration inter-représentation, *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 45, 85-97.
- Galli, I., Nigro, G. (1989). Les représentations sociales : la question de la genèse, *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 3, 307-334.
- Guimelli, C. (1999). *La pensée Sociale*. Paris : PUF.
- Guimelli, C., Reynier, J. (1999). Structuration progressive d'une représentation sociale : la représentation de l'infirmière. In M.-L. Rouquette et C. Garnier (Eds.), *La genèse des représentations sociales*, 171-181. Montréal : Editions Nouvelles.
- Guimelli, C., Rouquette, M.-L. (1992). Contribution du modèle associatif des schèmes cognitifs de base à l'analyse structurale des représentations sociales, *Bulletin de Psychologie*, 45, 405, 196-202.
- Guimelli, C., Rouquette, M.-L. (2004). Etude structurale de la relation d'antonymie entre deux objets de représentation sociale : la sécurité vs l'insécurité. *Psychologie et Société*, 7, 71-87.
- Hansenne, M. (2007). *Psychologie de la personnalité* (3ème ed.). Bruxelles: De Boeck Université.
- Jamson, S., Carsten, O., Chorlton, K., Fowkes, M. (2006). Intelligent Speed Adaptation Literature Review and Scoping Study. University of Leeds, UK.
- Jellison, J.-M., Green, J. (1981). A self-presentation approach to the fundamental attribution error : the norm of internality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 40, 643-649.
- Jeoffrion, C. (2009). Santé et représentations sociales : une étude « multi-objets » auprès de Professionnels de Santé et de Non-Professionnels de Santé. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 82, 73-115.
- Jodelet, D. (1984). Représentation sociale : phénomènes, concept et théorie. In Moscovici, S. (Ed). *Psychologie sociale, (1ère Edition "Quadrige" 2003)*, 363-384. Paris : PUF.
- Jodelet, D. (1989). *Folies et représentations sociales*. Paris : PUF.
- Lassarre, S., Saad, F. (2006). Présentation des quatre dimensions de l'évaluation du LAVIA : utilisabilité, utilité, acceptabilité, sécurité avec la justification des choix des dispositifs d'évaluation associés. In. *Carnet de route du LAVIA. Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée*, 11-17. Paris : Actes du colloque LAVIA.
- Milland, L. (2001). *De la dynamique des rapports entre représentations du travail et du chômage*, thèse de Doctorat de 3ème cycle en psychologie. Université de Provence, Aix-en-Provence.
- Milland, L. (2002). Pour une approche de la dynamique du rapport entre représentations sociales du travail et du chômage. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 15(2), 27-56.

- Moliner, P. (1993). Cinq questions à propos des représentations sociales. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 20, 5-14.
- Moscovici, S. (1961, rééd. 1976). *La psychanalyse, son image et son public*. Paris : PUF.
- Nielsen, J. (1993). *Usability engineering*, Boston, Academic Press.
- Nilsson, G. (1993). Relationship between speed and safety: calculation method', *The Speed Review: Appendix of Speed Workshop Papers*, Federal Office of Road Safety, Report CR127A, Department of Transport and Communications, Canberra.
- Pianelli, C. (2008). *Représentations sociales de la Vitesse chez les conducteurs et pratique du Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée (LAVIA) : genèse d'une représentation sociale, dynamiques représentationnelles et relations entre représentations*. Aix-en-Provence : Thèse de doctorat de Aix-Marseille Université.
- Pianelli, C., Abric, J.-C., Saad, F. (2006). Les représentations sociales de la vitesse, de la limitation de vitesse et du LAVIA chez les conducteurs : contenus, structures et relations. In Marie-Antoinette Dekkers (ed), *Séminaire Vitesse : Apports récents de la recherche en matière de vitesse*, 183-199. Actes INRETS n°105.
- Pianelli, C., Abric, J.-C., Saad, F. (2008). Acceptabilité du Limiteur s'Adaptant aux Vitesses Autorisées. Rapport Intermédiaire de convention INRETS/DSCR n° CV05-016, Juin 2008.
- Poeschl, G., Viaud, J. (2009). *Images de la mondialisation : la construction sociale d'une représentation*. Rennes, PUR.
- Rouquette, M.-L., Rateau, P. (1998). *Introduction à l'étude des représentations sociales*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.
- Saad, F. (2005). The French Perspective on ISA and Driver Behaviour. The LAVIA Project. *International Best Practices in Road Speed Management*, Birmingham, GB.
- Saad, F., Dionisio, C. (2006). Pré-évaluation du LAVIA. In. *Carnet de route du LAVIA. Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée*, 33-40. Paris : Actes du colloque LAVIA.
- Salesses, L. (2005). Rôle du niveau de connaissance dans le processus de structuration d'une représentation sociale, *Les Cahiers internationaux de psychologie sociale*, 66, 25-42.
- Taylor, M.C., Lynam, D.A. Baruya, A. (2000). *The effect of drivers' speed on the frequency of road accidents*. TRL report 421. Transport Research Laboratory, Crowthorne.
- Valence, A., Roussiau, N. (2006). Etude de la transformation de représentations sociales en réseau (idéologie, droits de l'homme et institution). *Cahiers de Psychologie Politique*, 8, 27-49.
- Valence, A., Roussiau, N. (2009). L'immigration et les droits de l'homme dans les médias : une analyse représentationnelle en réseau. *Cahiers Internationaux de psychologie Sociale*. 81. 21-29.
- Vergès, P. (1992). L'évocation de l'argent : une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation, *Bulletin de Psychologie*, 45 (4-7), 405, 203-209.
- Zuckerman, M. (1990). The psychophysiology of sensation seeking, *Journal of Personality*, 58, 313-34.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioural expressions and biosocial bases of sensation seeking*, Cambridge : Cambridge University Press.

Annexe 1. Légende des analyses factorielles de correspondance

30-44 : Entre 30 et 44 ans

45-59 : Entre 45 et 59 ans

Cadres : Cadres, professions intellectuelles supérieures

Employ : Employés

ExcèsA : Vitesses pratiquées déclarées supérieures aux vitesses limites sur autoroute

ExcèsA0 : Vitesses pratiquées déclarées inférieures ou égales aux vitesses limites sur autoroute

ExcèsR : Vitesses pratiquées déclarées supérieures aux vitesses limites sur route

ExcèsR0 : Vitesses pratiquées déclarées inférieures ou égales aux vitesses limites sur route

ExcèsV : Vitesses pratiquées déclarées supérieures aux vitesses limites en ville

ExcèsV0 : Vitesses pratiquées déclarées inférieures ou égales aux vitesses limites en ville

FavLAVIA : Favorable au LAVIA

HésLAVIA ou HLAVIA : Hésitant vis à vis du LAVIA

Inf 29 ans : Moins de 29 ans

Km/an+ : Kilométrage annuel élevé

Km/an0 : Faible kilométrage annuel

Km/anMoy : Kilométrage annuel « moyen »

L=Danger : Limitation de vitesse=Danger

L=Ralentir : Limitation de vitesse=Ralentir

L=Réglementation : Limitation de vitesse=Réglementation

L=Répression : Limitation de vitesse=Répression

L=Respect : Limitation de vitesse=Respect des limitations

L=Sécurité : Limitation de vitesse=Sécurité

L=Sécurité0 : Limitation de vitesse=Non évocation de l'élément Sécurité

L=Vigilance : Limitation de vitesse=Vigilance

LAV=Contrainte : LAVIA=Contrainte

LAV=Monotonie : LAVIA=Monotonie

LAV=Respect : LAVIA=Respect des limitations

LAV=Sécurité : LAVIA=Sécurité

LAV=Sécurité0 : LAVIA=Non évocation de l'élément Sécurité

LAV=Tranquillité : LAVIA=Tranquillité

Mveh- : Sentiment de maîtrise du véhicule faible

Mveh+ : Sentiment de maîtrise du véhicule élevé

Mveh0 : Sentiment de maîtrise du véhicule « moyen »

OppLAVIA : Opposé au LAVIA

PV : Contraventions pour excès de vitesse au cours des trois dernières années

R=Police : Radar=Police

R=PV : Radar=Contravention

R=Ralentir : Radar=Ralentir

R=Répression : Radar=Répression

R=Vigilance : Radar=Vigilance

R=Vol : Radar=Vol

Rev Moy : Revenus mensuels du foyer « moyens »

Rev- : Revenus mensuels du foyer faibles

Rev+ : Revenus mensuels du foyer élevés

Ss Enf : Sans enfant

Sup 60 ans : Plus de 60 ans

V=Danger : Vitesse=Danger

V=Danger0 : Vitesse=Non évocation de l'élément Danger

V=Gain : Vitesse=Gain de temps

V=Plaisir : Vitesse=Plaisir

V=Plaisir0 : Vitesse=Non évocation de l'élément Plaisir

V=Répression : Vitesse=Répression

V=Sport : Vitesse=Sport automobile

V=Vigilance : Vitesse=Vigilance