



Université de Fribourg

Chaire francophone, domaine Sociologie, Politiques sociales et Travail social

**Boire et conduire chez les jeunes : quel(s)
rapport(s) aux risques ? Une compréhension des
représentations profanes**

Mémoire de Master présenté à la Faculté des lettres et des sciences humaines de l'Université de
Fribourg (CH)

Coline Blanjean (Verbier, Valais)

Sous la direction de la Dre Sophie Le Garrec

Février 2022

Remerciements

En préambule à cette recherche, je souhaite adresser mes remerciements les plus sincères à toutes les personnes qui m'ont soutenue et qui ont permis la réalisation de ce mémoire :

- Ma directrice de mémoire, Madame Sophie Le Garrec, pour son regard critique et ses précieux conseils indispensables à ce travail, ainsi que pour sa grande disponibilité qui m'a beaucoup aidée dans mes moments de doutes ;
- Les jeunes conducteurs et conductrices qui ont bien voulu se prêter à l'exercice de l'entretien sans y être habitués, qui se sont livrés sur la thématique de l'alcool au volant, pas toujours évidente à aborder, et qui ont permis des échanges drôles et riches à la fois ;
- Les ateliers pédagogiques avec mes collègues assistants et assistantes de la HETS Valais, qui m'ont beaucoup aidée à la conceptualisation, à la remise en question de ma question de départ, et à la rédaction réflexive de ma méthodologie ;
- Mes chères collègues, Eline De Gaspari et Nadja Lonfat pour leur relecture aiguisée ;
- Ma famille, mon compagnon, mes amis et amies, pour leur soutien et leurs encouragements lors de la rédaction de ce travail de mémoire, ainsi que tout au long de ma formation universitaire.

Mots clefs

Jeunes, boire et conduire, représentation, risque, pratique

Par souci de fluidité de lecture, ce travail n'a pas été rédigé en langage épïcène. Cela dit, les personnes désignées sous la forme masculinisée peuvent qualifier les individus de toute identité de genre.

Table des matières

Introduction	6
1. Boire ou conduire : des lois et des mesures préventives	9
1.1. La loi fédérale sur la circulation routière et les mesures Via Sicura	9
1.2. Accidentologie et transgressions des mesures Via Sicura.....	11
2. Balisage théorique	14
2.1. L'alcool au volant, une pratique à risque	14
2.2. Hétérogénéité du risque.....	15
2.3. Le risque, entre social et subjectif	16
2.4. L'enjeu de l'étude des pratiques risquées.....	17
2.5. Savoirs experts et profanes : <i>l'homo medicus</i>	18
2.6. Comprendre les représentations	19
3. Problématique et méthodologie.....	21
3.1. Question de recherche	21
3.2. Méthodologie.....	23
4. La soirée, référence centrale du rapport aux risques du boire et conduire	30
4.1. La soirée comme référence principale.....	30
4.2. Deux typologies de soirée partagées	31
4.3. Certaines ambivalences contextuelles et des positionnements différenciés	34
5. Des caractéristiques spatio-temporelles	37
5.1. Connaissance et stratégies pour pallier les risques du boire et conduire : l'avant-soirée.....	37
5.2. Le lendemain, un retour à une réalité contrastée	39
5.3. Le temps de la soirée : temps figé et basculement	40
5.4. Temps présent de la soirée : édulcoration des risques.....	44
5.5. Villages - montagne VS Villes - plaine.....	47
5.6. Le diurne et le nocturne.....	50
6. Les profils-types de conducteurs buveurs	52
6.1. Profil-type contrôlant : gestion endogène et bonne aptitude à la conduite.....	53
6.1.1. Des critères d'auto-évaluation : l'aptitude à la conduite	53
6.1.2. Connaissance du lieu	55

6.1.3.	Réassurance face aux risques	56
6.2.	Les impulsifs : entre jeux et défis.....	58
6.2.1.	Impulsif hédoniste : le jeu du chat et de la souris.....	58
6.2.2.	Impulsif performant : recherche de ses propres limites.....	59
6.3.	Les profils-types à l'épreuve du genre	60
7.	La trajectoire expérientielle d'apprentissage du boire et conduire.....	63
7.1.	Un apprentissage graduel	63
7.1.1.	Essais-réussites.....	64
7.1.2.	Expériences avec la police.....	65
7.1.3.	Expériences d'accident.....	66
7.2.	Une expérience avec d'autres.....	66
7.2.1.	Boire et conduire, une pratique sociale	67
7.2.2.	Rentrer et ramener les autres	69
7.2.3.	L'accident sur autrui : représentation partagée du risque.....	70
	Conclusion.....	72
	Bibliographie.....	76
	Annexe : Extrait d'un entretien	81
	Déclaration de déontologie.....	88
	Curriculum vitae.....	89

Introduction

Les jeunes sont fréquemment dépeints par les médias comme des individus inconscients, à problèmes ou encore insouciant. Moralisés et jugés, ils se retrouvent au cœur de nombreux sujets de société jugés problématiques, et sont souvent associés à des conduites à risque. Les programmes de prévention traitent de la conduite automobile avec de l'alcool, comme « Be My Angel Tonight » illustre bien cette attention particulière qui leur a été donnée. Ce programme vise la prévention de l'usage d'alcool, des drogues, ainsi que la sécurité routière chez les jeunes de 16 à 25 ans. Le choix de ce public cible est notamment appuyé par une consommation souvent dite excessive ou de trop grandes quantités d'un coup des jeunes. Au-delà de la consommation d'alcool, c'est aussi une moins bonne maîtrise de la conduite chez les jeunes qui justifie la centration selon le programme.¹ Les jeunes sont aussi la principale cible des programmes de prévention de la sécurité routière. En effet, le bureau de la prévention des accidents (BPA) considère que « les accidents graves de la route touchent fortement les jeunes adultes. Ces derniers présentent un sur risque d'accident en particulier lorsqu'ils sont en route avec un véhicule motorisé. »²

Ces programmes fondent la majorité de leurs discours sur des enquêtes de santé publique quantitatives sur l'alcool au volant. « Quelle alcoolémie résulte de la consommation de différentes boissons ? Comment et dans quel laps de temps l'alcoolémie monte-t-elle et redescend-elle ? Quels sont, en fonction du taux d'alcool, les effets sur la conduite ? Quelle influence le poids exerce-t-il ? »³ Telles sont des questions auxquelles veulent répondre les experts préventifs. Quantité d'alcool consommé, ou nombre d'accidents de la route en fonction de l'âge ou du sexe du conducteur principal sont les moyens par lesquels quantitativement les experts décrivent les risques du boire et conduire.

La conduite en état d'ébriété est une pratique dangereuse et peut engendrer des conséquences dramatiques. Il faut savoir qu'à partir d'un taux d'alcool de 0,2 ‰ le niveau de réactivité diminue, et le goût pour le risque augmente.⁴ Un seul verre de bière de 3 dl atteint cette concentration, tout comme un verre d'alcool fort à 5°. ⁵ D'après les experts, les jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans sont particulièrement concernés par ce goût du risque et ont une certaine tendance à se sur estimer dans leurs capacités de conduite.⁶ En Suisse, la consommation d'alcool au volant est considérée comme une problématique importante à traiter. Depuis 2012, la Confédération a mis en place de façon progressive différentes mesures afin de renforcer sa sécurité routière, notamment au travers du programme Via Sicura.⁷ Parmi ces différentes mesures, nous retrouvons l'interdiction stricte (0-0) de

¹ BLANCHARD S., « Be My Angel : formation des nouveaux promoteur.ice.s », cours donné à Sion dans le cadre de la formation pour nouveaux promoteur.ice.s de prévention, Promotion santé Valais, jeudi 15 octobre 2020, p.15.

² BPA, « Dossier de sécurité du BPA consacré aux jeunes adultes dans le trafic routier », [En ligne], consulté le 21 octobre 2020.

³ BFU.ch, « Présentation thématique : Boire ou conduire il faut choisir », [En ligne], consulté le 17.01.22.

⁴ BLANCHARD S., « Be My Angel : formation des nouveaux promoteur.ice.s », *loc.cit.*, p.21.

⁵ TCS, « L'alcool au volant », [En ligne], date de mise en ligne non indiquée, consulté le 22.01.21.

⁶ BLANCHARD S., « Be My Angel : formation des nouveaux promoteur.ice.s », *loc.cit.*, p. 21.

⁷ OFROU (Office fédéral des routes), « Via Sicura : mise en œuvre du deuxième parquet de mesures à partir du 1^{er} janvier 2014 », Communiqué de presse du 29.11.2013, [En ligne], date de mise en ligne non indiquée, consulté le 26.11.20.

consommer de l'alcool au volant pour la catégorie des « nouveaux conducteurs ». ⁸ Le slogan « Boire ou conduire, il faut choisir » ⁹ démontre bien de cette stratégie d'action.

Aujourd'hui, très peu de programmes de prévention de l'alcool au volant s'intéressent qualitativement à ce que les jeunes pensent réellement de cette pratique à risque. Certes, il est intéressant de connaître les effets du taux d'alcool sur la conduite, ou encore l'influence du poids sur ces effets, mais qu'en est-il du rapport que les jeunes entretiennent avec cette pratique dite « risquée » ? Est-elle réellement considérée comme telle du point de vue des jeunes conducteurs ? ¹⁰

Dans le cadre de ce travail, nous ne nous intéresserons pas aux aspects mesurables des risques de l'alcool au volant, comme le font les experts de la prévention, mais nous souhaitons comprendre les représentations des jeunes conducteurs. Pour se faire, nous aborderons dans un premier temps les lois et les mesures préventives qui régissent la consommation d'alcool au volant en Suisse. Nous constaterons que les accidents de la route avec alcool et les transgressions des mesures Via Sicura sont une réalité chez les jeunes âgés entre 18 et 24 ans. Nous chercherons à comprendre ce « quelque chose » qui se joue derrière les prises de risque des jeunes qui boivent et prennent le volant alors que cela leur est interdit. Nous évoquerons ensuite différents concepts sociologiques permettant d'appuyer notre réflexion. La notion de « pratique à risque » sera questionnée entre social, subjectivité et enjeux. Les savoirs experts et profanes seront questionnés, et nous amèneront à nous concentrer sur la compréhension des représentations des risques des jeunes conducteurs.

En second lieu seront détaillés la méthode d'analyse et l'échantillonnage. En vue des difficultés et adaptations rencontrées durant le déroulement de cette recherche, nous y aborderons également l'évolution de la méthodologie.

Dans un troisième temps, nous exposerons l'analyse de ce travail qui sera continuellement guidée par la compréhension des représentations des risques du boire et conduire chez les jeunes. Au-delà, l'analyse visera à répondre à la question suivante : comment se construit le rapport aux risques du boire et conduire de jeunes conducteurs, et de quoi dépend ce rapport ?

Notre analyse sera articulée autour de la compréhension de ce rapport aux risques en analysant les descriptions des jeunes sur leur pratique du boire et conduire. De ceci, nous traiterons la référence de la soirée comme centrale, ainsi que les différentes caractéristiques spatio-temporelles du boire et

⁸ CONFEDERATION SUISSE, « Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, État le 1^{er} janvier 2020. », [En ligne], consulté le 23.11.20.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Notes personnelles issues du cours de « Culte de la santé et gestion des risques », donné par Sophie Le Garrec, Master TSPS, Semestre d'automne 2020, Université de Fribourg.

conduire. En appui sur le « paradigme psychométrique » du risque de Paul Slovic ¹¹, nous aborderons les différents profils-types de conducteurs buveurs construits sur la base de l'analyse des représentations. Ensuite, sera démontrée la trajectoire d'expériences apprenantes que constitue le boire et conduire chez les jeunes conducteurs. Celle-ci sera mise en lumière par son aspect graduel lié au permis de conduire à l'essai de trois ans, ainsi que par les expériences vécues avec les pairs. Nous terminerons notre analyse par une conclusion synthétique et par une ouverture basée sur quelques questionnements.

¹¹ SLOVIC P., The perception of risk, New York, Taylor & Francis Group, 2000.

1. BOIRE OU CONDUIRE : DES LOIS ET DES MESURES PRÉVENTIVES

Dans ce premier chapitre, il s'agira de faire un tour d'horizon des éléments législatifs autour du boire et conduire. Nous passerons également par les mesures Via Sicura, mesures centrales dans la question de l'alcool au volant chez les jeunes en Suisse. Les chiffres au sujet des transgressions des jeunes de ces mesures nous permettront de faire émerger les premiers questionnements de ce travail.

1.1. LA LOI FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES MESURES VIA SICURA

La sécurité routière est un sujet important aux yeux de la Confédération Suisse. Les dispositions légales relatives aux infractions de la route se retrouvent dans la LCR (Loi Fédérale sur la circulation routière).¹² Cette loi prévoit de sanctionner certains comportements à risque et déviants concernant la consommation d'alcool et la conduite. Un conducteur, avec un permis définitif, qui a donc passé trois années de période d'essai à la suite de l'obtention de son permis de conduire théorique et pratique,¹³ peut conduire sous influence d'alcool sans risquer de sanctions, ceci à condition que son taux d'alcool soit inférieur à 0,5‰.¹⁴ Dès lors que le conducteur avec un permis définitif dépasse ce seuil, il est juridiquement punissable, et ce de manière exponentielle relativement au taux d'alcool.¹⁵ Avec cette première disposition législative, nous pouvons constater que la conduite avec alcool est un risque qui concerne tout autant les adultes conducteurs définitifs, que les jeunes nouveaux conducteurs peu expérimentés.

Même si la LCR définit certains seuils d'alcoolémie à ne pas franchir pour les conducteurs avec un permis définitif, elle prévoit des mesures plus importantes pour les nouveaux conducteurs, considérés comme moins expérimentés et, selon les instances officielles, plus exposés sur la route. « Les 18-24 ans sont encore en phase de devenir adultes, d'où une certaine tendance à se surestimer, à adopter un comportement risqué, à consommer de l'alcool, à prendre la route les nuits de fin de semaine et à transporter des passagers du même âge. »¹⁶ Les mesures Via Sicura sont à l'origine d'une partie des dispositions renforcées concernant les jeunes et l'alcool au volant. Via Sicura est un programme d'action national qui vise à améliorer la sécurité routière et s'inscrit dans l'objectif du Conseil Fédéral, énoncé en 2008, de « baisser considérablement dans un délai de dix ans le nombre de personnes décédées ou gravement blessées dans le trafic routier. »¹⁷ Ce programme d'action est adopté par le Parlement en juin 2012. Au moment de la mise en consultation de ce projet, le 5 novembre 2008, les

¹² CONFEDERATION SUISSE, « Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, État le 1^{er} janvier 2020. », *loc.cit.*

¹³ CH.CH, « Permis de conduire à l'essai », [En ligne], consulté le 18.12.20.

¹⁴ CONFEDERATION SUISSE, « Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, État le 1^{er} janvier 2020. », *loc.cit.*

¹⁵ AVOCATS DE LA ROUTE, « Alcool : Sanctions pénales et administratives », [En ligne], consulté le 26.11.2020.

¹⁶ BPA, « Dossier de sécurité du BPA consacré aux jeunes adultes dans le trafic routier », [En ligne], consulté le 21 octobre 2020.

¹⁷ CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, [En ligne], consulté le 01.02.21.

comportements des usagers de la route sont définis comme la principale cause des accidents de la route. De ce fait, la première catégorie de mesures visées par Via Sicura est le comportement des usagers. À celle-ci s'ajoutent la sécurité des véhicules, la sécurité de l'infrastructure routière et la prise de conscience dans la société.

Parmi les domaines d'intervention visés, nous retrouvons la question de l'apprentissage de l'aptitude à la conduite. Selon Via Sicura, pour améliorer la sécurité de la route, il est nécessaire d'agir sur les comportements des usagers. De ce fait, pour endiguer le risque inhérent au facteur humain, Via Sicura propose de renforcer les connaissances et comportements suffisants pour pouvoir entrer sur le trafic routier. Parmi les mesures liées à cet objectif se retrouve l'interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs, pouvant représenter un danger particulier pour les autres usagers de la route. (Mesures Via Sicura 508 et 527 ; art. 31, al. 2bis, projet LCR)¹⁸ C'est plus précisément, depuis le 1^{er} janvier 2014, que le deuxième volet de mesures a été mis en place par Via Sicura pour prendre en charge les nouveaux conducteurs. Cette « interdiction de conduire sous l'influence d'alcool pour certains groupes de personnes »¹⁹ concerne des groupes spécifiques, dont les élèves conducteurs, ainsi que les chauffeurs professionnels.²⁰ Avec la modification de la loi amenée par les mesures Via Sicura il est donc interdit pour un jeune conducteur de consommer de l'alcool et de conduire.²¹

À l'ensemble des règles amenées par Via Sicura, s'ajoutent des mesures répressives visant à l'exécution des prescriptions. Tout un tas de mesures sont mentionnées dans la mise en consultation des mesures Via Sicura. Parmi celles relatives à notre question, nous retrouvons une intensification des contrôles de police (Mesures Via Sicura 411, 412 et 423 ; art.105a, projet LCR), et une coordination des campagnes en matière de sécurité routière – présence policière. (Mesures Via Sicura 401 et 411 ; art. 2 projet de loi sur une contribution à la prévention des accidents) Ceci signifie donc un plus grand nombre de contrôles de police, et moins de possibilités d'enfreindre l'interdiction de conduire avec de l'alcool pour les jeunes conducteurs. La vérification de l'aptitude à la conduite et des qualifications nécessaires est un autre point important renforcé par les mesures Via Sicura. (Art. 15d modifié de la LCR) Celle-ci a pour but de recenser plus systématiquement l'état de l'aptitude de la conduite des usagers du trafic afin de prévenir les accidents. Par exemple, en ce qui concerne la dépendance à l'alcool, toute personne présentant un taux d'alcool de 1,6‰, ou plus doit se soumettre à un examen médical. Au travers de cette mesure, nous comprenons à quel point Via Sicura considère important d'agir sur les comportements des usagers.

¹⁸ CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, [En ligne], consulté le 01.02.21.

¹⁹ OFROU (Office fédéral des routes), « Via Sicura : mise en œuvre du deuxième parquet de mesures à partir du 1^{er} janvier 2014 », *loc.cit.*

²⁰ CH.CH, « Permis de conduire à l'essai », *loc.cit.*

²¹ CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », *loc.cit.*

La sécurisation du trafic routier par la prévention de comportements à risque auprès des jeunes conducteurs avait déjà pris place avant ces nouvelles mesures. En effet, l'acquisition du permis de conduire définitif en deux temps n'est pas amenée par Via Sicura. Depuis le 1^{er} décembre 2005 déjà, les permis de conduire décernés pour la première fois sont des permis à l'essai, pour une période de trois ans, accompagnés de cours complémentaires avant de devenir des permis définitifs. À cette première réglementation, Via Sicura propose d'instaurer la tolérance zéro en matière d'alcool chez les nouveaux conducteurs, tout en fixant une limite de détection à 0,01‰. « Il sera ainsi exclu de consommer de l'alcool et la règle de comportement sera claire et compréhensible : boire ou conduire. »

²² En cas de non-respect de cette interdiction, les jeunes conducteurs sont sujets à des sanctions. Si un jeune conducteur est arrêté au volant avec un taux d'alcool supérieur à 0,01‰, la période d'essai probatoire initialement prévue à trois ans est prolongée d'un an. Lorsque le conducteur commet une seconde infraction, cela entraîne un retrait de permis, ce qui signifie que son permis provisoire est caduc. Il a ensuite la possibilité de refaire son permis provisoire, au plus tôt un an après l'infraction et sur la base d'une expertise psychologique. Le jeune conducteur doit donc réitérer l'ensemble du processus pour obtenir son permis. ²³

Au travers des nouvelles mesures Via Sicura, ainsi qu'avec les lourdes sanctions qui attendent les jeunes en cas de non-respect de la tolérance zéro, nous constatons que les règles en vigueur peuvent dissuader bon nombre de jeunes à consommer de l'alcool et prendre le volant. Recommencer l'ensemble des procédures depuis le début, avec un délai d'un an, paraît être une mesure fortement dissuasive.

1.2. ACCIDENTOLOGIE ET TRANSGRESSIONS DES MESURES VIA SICURA

Malgré les conséquences dramatiques qui peuvent découler de la consommation d'alcool au volant, et l'ensemble des mesures législatives et répressives qui encadrent cette pratique, les accidents de la route avec alcool sont une réalité chez les jeunes conducteurs. Ceci peut être démontré par des données d'accidentologie. D'après les statistiques de la Confédération Suisse, en 2019, 178 accidents ont eu lieu avec un responsable principal âgé entre 18-24 ans. Ce chiffre montre que certains jeunes conducteurs ont pris le volant en ayant consommé de l'alcool, puisqu'il s'agit d'accidents « avec pour cause principale l'alcool ». Il est important de remarquer que ces chiffres indiquent des pratiques d'alcoolisation au volant qui ont débouché à des accidents. En ce sens, ils ne comptabilisent pas les prises de risques sans accidents qui ont potentiellement pu avoir lieu. Nous en déduisons qu'un nombre plus important de jeunes pratiquent le boire et conduire. De plus, les chiffres des accidents augmentent légèrement entre 2017 et 2019. ²⁴

²² CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », *loc.cit.*

²³ CH.CH, « Alcool au volant, quelles conséquences ? », [En ligne], consulté le 01.02.21.

²⁴ CONFEDERATION SUISSE, « Statistique des accidents de la route, Rapports par catégorie, Rapport 510 : Cause principale : alcool », toute la Suisse, années 2015-2019, [En ligne], mis en ligne le 03.03.2020, consulté le 18.11.20, p.35.

Nombre d'accidents avec dommages corporels, avec pour cause principale l'alcool, en fonction des catégories d'âge du responsable principal.

Groupe d'âge du responsable principal	2017	2018	2019
15-17	21	15	19
18-24	165	166	178
25-44	545	579	645
44-64	357	378	434

Source : « Statistique des accidents de la route, Rapports par catégorie, Rapport 510 : Cause principale : alcool » ²⁵

Au-delà du manque d'efficacité des dispositifs préventifs et de la réalité des accidents de la route, ces données statistiques démontrent une transgression des mesures Via Sicura. Si 178 jeunes conducteurs ont eu un accident de la route avec alcool, cela sous-entend qu'ils n'ont pas respecté l'interdiction de consommer de l'alcool au volant. En Valais, les données d'accidentologie de la Police cantonale montrent même que l'alcool est la cause la plus importante des accidents dans ce groupe d'âge. En 2019, sur un total de causes possibles, 31,7% des accidents de la route sont dus à l'état de l'individu. Ce chiffre met en lumière le domaine d'intervention principalement visé par Via Sicura : le facteur humain. Si un tiers des causes des accidents de la route est lié à ce facteur, alors il semble approprié de prévenir les risques en renforçant les connaissances des jeunes conducteurs, notamment avec un permis à l'essai de trois ans. ²⁶ Même s'il paraît justifié d'agir sur le comportement du conducteur, les mesures préventives de Via Sicura ne semblent pour autant pas respectées, puisque sur ces 31,7%, 20,5% des accidents sont liés à l'alcool. Ces statistiques en Valais renforcent l'idée d'une transgression de l'interdiction légale de consommer de l'alcool au volant pour les jeunes conducteurs en permis à l'essai.

²⁵ CONFEDERATION SUISSE, « Statistique des accidents de la route, Rapports par catégorie, Rapport 510, *loc.cit.*, p.35.

²⁶ CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », *loc.cit.*

CAUSES PRINCIPALES DES ACCIDENTS
HAUPTURSACHEN DER UNFÄLLE

	Avec dégâts matériels mit Sachschaden	Avec blessés mit Verletzten	Mortels tödliche	Total	
Etat de la personne Zustand der Person	30	21	0	51	31.7%
- Influence de l'alcool - Einwirkung von Alkohol	22	11	0	33	20.5%
- Excès de fatigue - Übermäßige Müdigkeit	4	3	0	7	4.3%
- Influence de stupéfiants - Einwirkung von Drogen	3	2	0	5	3.1%
- Influence de médicaments - Einwirkung von Medikamenten	1	2	0	3	1.9%
- Etat de faiblesse - Schwächezustand	0	3	0	3	1.9%

Source : « Accidents de la circulation, avec jeunes adultes entre 18 et 24 ans, 2019, Valais »²⁷

Dès lors, les mesures de la LCR et de Via Sicura semblent insuffisantes pour limiter les pratiques à risque du boire et conduire. Même si conduire sous alcool est une pratique connue comme sujette à des accidents, certains jeunes conducteurs ne considèrent pas cette accidentologie, et transgressent les mesures législatives. Pourtant, c'est bien sur la base des données quantitatives des accidents de la route, et/ou des consommations que la prévention de l'alcool au volant construit la plupart de ses programmes préventifs. Le bureau de la prévention des accidents explique d'ailleurs qu'« il examine l'accidentalité routière des 18-24 ans, traite de leurs facteurs de risque et formule des mesures de prévention visant à améliorer la sécurité des usagers de la route de cette tranche d'âge. » Parmi ces mesures, nous retrouvons « l'incitation à anticiper et à respecter les autres usagers de la route, et la sensibilisation à des thèmes sécuritaires importants : alcool, vitesse, passagers. »²⁸ Pour prévenir, les risques du boire et conduire, les dispositifs préviennent avant tout les effets potentiels qu'une consommation d'alcool peut avoir sur un jeune, à savoir la perte de maîtrise de son véhicule, pouvant mener à l'accident. Très peu de programmes considèrent la subjectivité de ces jeunes, la plupart se focalisant sur des variables objectivables. Pourtant, ce mode d'action préventif ne semble pas totalement efficace, puisque des jeunes transgressent les mesures légales. Même s'ils risquent de perdre leur permis de conduire, ou de faire un accident de la route, certains ne prennent pas en compte ces risques et pratiquent tout de même le boire et conduire. Il y a donc un « quelque chose » qui se joue derrière la prise de risque des jeunes de consommer de l'alcool au volant et qui échappe aux programmes préventifs. Comment se fait-il que certains jeunes conducteurs consomment de l'alcool au volant ? Pourquoi le font-ils alors que c'est une pratique définie comme dangereuse pour leur permis de conduire, pour leur propre personne et pour les autres ?

²⁷ POLICEVALAIS.CH, « Statistiques des accidents de la circulation 2019 », [En ligne], consulté le 01.02.21.

²⁸ BPA, « Dossier de sécurité du BPA consacré aux jeunes adultes dans le trafic routier », [En ligne], consulté le 21 octobre 2020.

2. BALISAGE THÉORIQUE

Nous aborderons dans ce point la notion de « pratique à risque » qui caractérise le boire et conduire. Cette pratique sera ensuite théorisée selon une perspective sociale et dans ses rapports de subjectivation, pour déboucher sur les enjeux de l'étude de ces pratiques à risque. Nous évoquerons également les savoirs experts et profanes comme des éléments fondateurs de notre questionnement. Nous terminerons ce balisage par un point autour de la compréhension des représentations des jeunes, ce qui nous permettra de définir l'angle méthodologique de notre analyse.

2.1. L'ALCOOL AU VOLANT, UNE PRATIQUE À RISQUE

Dans les discours experts de prévention de la consommation d'alcool au volant, la conduite en état d'ébriété est définie comme une conduite qui entraîne des risques. La Loi Fédérale sur la Circulation routière (LCR), tout comme les mesures Via Sicura démontrent de la dangerosité de certains comportements sur la route et de la nécessité d'en prévenir les usagers. Les jeunes conducteurs, caractérisés par une moins longue expérience sur les routes, ainsi que par leur jeune âge, sont eux aussi bien plus ciblés dans les dispositifs préventifs. Les experts les définissent comme des conducteurs avec « une certaine tendance à se surestimer, à adopter un comportement risqué, à consommer de l'alcool, à prendre la route les nuits de fin de semaine et à transporter des passagers du même âge. »²⁹ Dans ce sens, nous ne pouvons que constater que la consommation d'alcool au volant des jeunes conducteurs en Suisse est définie comme une conduite dangereuse et risquée dans les discours des instances de prévention.

En termes physiologiques, l'alcool et ses effets sont, là aussi, caractérisés par une certaine dangerosité. La consommation d'alcool modifie considérablement les capacités de réactivité et impacte la conduite d'un véhicule. L'individu alcoolisé est désinhibé, sa vue baisse, le temps de réaction augmente, et a une certaine tendance à se sentir plus fort que les dangers qui l'entourent.³⁰ Être au volant, en tant que jeune conducteur, avec une expérience plus faible et de moins bons réflexes sur la route est donc une conduite à risque. Un jeune conducteur alcoolisé prend un risque pour lui-même, il risque de se faire retirer son permis, ou de faire un accident. Un accident qui peut l'entraîner lui-même, mais aussi d'autres individus présents sur les routes.

D'après P. Peretti-Watel, les experts ont plutôt tendance à évoquer le terme de « conduite à risque » lorsqu'il s'agit de parler de comportements individuels. Or, d'après lui, il est nécessaire de distinguer les notions de « conduite à risque » et « pratique à risque ». Lorsque les experts nous parlent de conduites sexuelles à risque, ou encore de conduites à risque dans l'usage de drogues, ils se réfèrent à

²⁹ BPA, « Dossier de sécurité du BPA consacré aux jeunes adultes dans le trafic routier », [En ligne], consulté le 21 octobre 2020.

³⁰ BLANCHARD S., « Be My Angel : formation des nouveaux promoteur.ice.s », *loc.cit.*

une catégorie « experto-centrée. »³¹ Il s'agit d'un certain type de comportement qui est catégorisé à un moment donné, objectivement corrélé à un problème de santé (le sida, ou alors une *overdose* si nous reprenons les deux exemples ci-dessus.) Lorsqu'est abordée la notion de « pratique à risque », le rapport à la problématique de santé n'est pas nécessairement la seule évocation, l'aspect social ressort fortement. La notion de « pratique à risque » fait référence à une pratique sociale, une activité régulière qui obéit à des règles et qui a un sens produit et partagé lors de l'interaction sociale. Une pratique à risque produit du sens, et elle peut donc être le sujet d'un discours réflexif. Pour P. Peretti-Watel, pour s'intéresser aux discours des acteurs, il est nécessaire d'aborder l'objet d'étude non pas comme une conduite, mais comme une pratique sociale. Dans ce sens, si nous nous intéressons aux représentations des jeunes conducteurs pour comprendre leur consommation d'alcool au volant, nous devons donc nous inscrire dans une compréhension de ces pratiques à risque, des pratiques qui ont un certain sens dont il s'agira de cerner les aspects.

2.2. HÉTÉROGÉNÉITÉ DU RISQUE

Nombre de pratiques sociales sont qualifiées comme « à risque ». Mais, en quoi sont-elles risquées ? Nous l'avons vu dans les discours des experts préventifs, comme Via Sicura, la consommation d'alcool au volant est définie comme à risque. Dans ce sens, il est intéressant de nous tourner vers la notion de risque. Le risque dans nos sociétés actuelles est une notion très peu souvent « questionnée tant elle semble aller de soi, plus particulièrement dans les approches socio-sanitaires. »³²

D'après Sophie Le Garrec « Le risque est le plus souvent défini comme une incertitude qui caractérise les conséquences négatives d'une action ; l'incertitude étant elle-même explicitée comme ce qui ne peut être déterminé, connu à l'avance. Il s'agit donc d'une potentialité qu'un évènement jugé néfaste ou périlleux apparaisse. Autrement dit, la définition du risque semble *a priori* des plus spéculatives et aléatoires quant à ses conséquences, davantage énonciative qu'explicative. »³³ Dans ce sens, elle constate que le risque est une notion polyforme, variable, et difficile à définir.

D'après Patrick Peretti-Watel, étudier les perceptions du risque cela n'est pas se positionner dans la même perspective que celle d'étudier les représentations du risque. Lorsque le risque est abordé du point de vue de sa perception, les choses perçues sont en lien direct avec les sens de l'individu qui perçoit. De ce fait, une dualité s'inscrit entre voir les choses d'une certaine façon ou d'une autre, dans l'idée de soit noir soit blanc. Il n'y a pas d'idée de construction ou de maturation dans l'idée de perception, les objets sont perçus tels qu'ils sont en dehors. Lorsqu'est abordée la notion de

³¹ Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par Patrick Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

³² LE GARREC S., « L'entre-deux risque(s). Entre perspective préventive et réalité individuelle », in *Journal des socio-anthropologues de l'adolescence et de la jeunesse*, 2012, p.1, [Revue en ligne], consulté le 23.11.21.

³³ LE GARREC S., *loc.cit.* p.2.

représentation, l'idée de construction et de variabilité interindividuelle peut prendre place. Ainsi, chaque individu se représente les choses selon son propre « portefeuille »³⁴ de significations, selon ses propres influences qui lui sont spécifiques. Dans cette logique, les individus donnent donc sens aux risques qui les entourent en fonction du *back-ground* de significations personnelles qu'ils possèdent.

Comme nous l'avons mentionné au travers de la définition du risque donnée par S. Le Garrec,³⁵ le risque est une notion incertaine, spéculative et difficile à définir. Les scientifiques, les médecins sont les principaux acteurs qui définissent et préviennent statistiquement les risques.³⁶ D'après P. Peretti-Watel, les risques ne sont pas uniquement à considérer comme définis statistiquement par les experts ou les scientifiques. Pour lui, les risques sont définis par n'importe quel individu, et cela relativement au référentiel de valeurs de chacun. L'appréhension des multiples menaces qui guettent les individus passe par une hiérarchisation de ces menaces. Ce classement dépend des valeurs de chacun et chacune. C'est donc là que se situe la variabilité dans la définition du risque : la définition du risque n'est pas univoque, car elle dépend des points de vue et des perceptions interindividuelles.³⁷ Dans ce sens, si nous voulons étudier le rapport que les jeunes conducteurs entretiennent avec le risque de conduire alcoolisé, nous devons considérer ces variabilités sociales dans les représentations des risques.

2.3. LE RISQUE, ENTRE SOCIAL ET SUBJECTIF

La notion de risque n'est pas univoque, et doit être considérée comme hétérogène, variable, et de différentes formes possibles.³⁸ Même si pendant longtemps, le risque a été défini uniquement du point de vue des experts, c'est-à-dire en quantifiant objectivement « la probabilité d'occurrence de l'événement non désiré, et d'autre part la gravité des dommages potentiels ». Aujourd'hui, l'hétérogénéité du risque paraît centrale. Le psychologue Paul Slovic amène une nouvelle manière de concevoir le risque à la fin du XX^{ème} siècle : il voit la perception des risques comme un objet complexe, articulé entre du social et du subjectif. Ainsi, le risque n'est pas à considérer comme un objet existant par lui-même et indépendamment des individus, mais « comme un *construct* subjectif issu de processus psychologiques, et surtout de déterminants sociaux. »³⁹

P. Slovic s'intéresse en particulier aux représentations des risques chez les profanes d'un point de vue psychologique et qualitatif. Il propose dans son étude sur la représentation des risques (qu'il nomme *Perception of risk* en anglais, mais dont nous préférons garder le terme de représentation) d'analyser

³⁴ Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par Patrick Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

³⁵ LE GARREC S., *loc.cit.*

³⁶ BECK U., *op.cit.*

³⁷ PERETTI-WATEL P., *op.cit.*, p.15-17

³⁸ SLOVIC P., *Trust, emotion, sex, politics, and science : Sureveying the risk assessment battlefield*, University of Chicago Legal Forum, Vol. 1997, Article 4, 1997.

³⁹ SLOVIC P., *op.cit.*

toute la complexité dans la manière dont les individus se représentent les risques. D'après l'auteur, les individus *lambda*, les non scientifiques, ne perçoivent pas les risques uniquement dans une logique de calcul « avantages-risques ». Les individus ne sont pas des êtres rationnels au sens d'une rationalité économique, où l'unique moyen de juger un risque est la voie du quantitatif. Pour l'auteur, la rationalité peut aussi prendre forme au travers de variables qualitatives, et de valeurs. Pour P. Slovic la rationalité n'est pas qu'une question de calcul et d'analyse de coûts et bénéfiques. La rationalité prend sens dans le fait de trouver les moyens les plus adéquats pour atteindre un but.⁴⁰ Cette recherche d'équilibre entre moyens et résultats est certes calculée en termes de cause à effet, mais prend également forme selon certaines caractéristiques et valeurs. Choisir de fumer ou non une cigarette n'est pas qu'une question de calcul des risques d'avoir un cancer des poumons. Ce choix peut être lié à des valeurs données à la cigarette, au moment ou au lieu dans lesquels la cigarette est fumée.⁴¹ Cette compréhension des représentations du risque qui passe par l'analyse de variables qualitatives, P. Slovic la définit au travers du terme de « paradigme psychométrique ». ⁴² Cette théorisation des perceptions du risque nous apporte donc un élément important pour notre sujet. Pour que nous puissions cerner comment les jeunes conducteurs se représentent les risques de la conduite avec alcool, nous devons nous tourner vers une compréhension qualitative du risque. C'est donc en faisant ressortir les valeurs et les caractéristiques données par les jeunes conducteurs à ces risques que nous pourrons répondre à notre questionnement.

2.4. L'ENJEU DE L'ÉTUDE DES PRATIQUES RISQUÉES

Cette idée de comprendre le risque comme articulé entre du social et du subjectif rejoint les concepts de S. Le Garrec au sujet des risques émiques et étiques.⁴³ Elle distingue deux manières d'appréhender le risque. D'un point de vue des savoirs experts, objectifs, S. Le Garrec explique que les programmes de prévention définissent le risque au travers des effets potentiels de la consommation, sans passer par la définition donnée à la consommation, ni même les raisons qui ont pu motiver l'entrée en consommation. Ainsi, l'auteure propose deux niveaux d'appréhension du risque : une définition étique versus une définition émique du risque. La perspective étique du risque fait référence aux définitions extérieures, formulées par les experts. La perspective émique se retrouve quant à elle dans les points de vue des sujets, fondée sur des significations propres aux consommateurs. Cette distinction dans la perception du risque constitue donc un enjeu central dans la compréhension des pratiques à risque, ainsi que dans notre questionnement. Certains jeunes boivent de l'alcool au volant alors que cela leur ait interdit. Il y a donc une différence entre les messages véhiculés par les experts pour prévenir les risques de la conduite avec alcool (perspective étique), et ce que les jeunes perçoivent réellement de la consommation d'alcool au volant (perspective émique). Pour appréhender ce « quelque chose » qui

⁴⁰ Définition de la rationalité de Max Weber tirée des notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par Viviane Seigneur, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

⁴¹ Exemple tiré des notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par P. Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

⁴² SLOVIC P., *op.cit.*

⁴³ LE GARREC S., *loc.cit.*

échappe à la prévention et aux experts, nous devons saisir les significations que donnent les jeunes aux situations définies comme « risquées » et ce qui est réellement dangereux de leur point de vue. Pour comprendre comment certains jeunes prennent le volant alcoolisés, nous devons cerner ce rapport spécifique que les jeunes entretiennent avec l'alcool et la conduite. Dans le sens de S. Le Garrec, nous aimerions donc nous ancrer dans une compréhension éémique du risque.

2.5. SAVOIRS EXPERTS ET PROFANES : *L'HOMO MÉDICUS*

Cet enjeu dans la compréhension des pratiques à risque se retrouve également dans la distinction entre les experts et les profanes que propose P. Peretti-Watel. Pour que les messages préventifs, issus des milieux experts, scientifiques et statistiques, puissent avoir un effet, il est nécessaire que les récepteurs de ces informations soient aptes à les comprendre. Nous parlons d'*homo economicus*, c'est-à-dire des individus qui réfléchissent constamment en termes rationnels. Dans le cadre de la prévention sanitaire, P. Peretti-Watel parle d'*homo medicus*. Ce dernier est la cible idéale et nécessaire pour que la prévention fonctionne. Un *homo medicus* idéal doit avoir des préférences de santé sur le long terme, ainsi que confiance en l'information scientifique.

De ce fait, la prévention part du principe que la majeure partie des individus sont des individus rationnels en termes de questions sanitaires et de risques médicaux. « Un super-calculateur, soit à la fois parfait et simpliste, ayant un horizon trop étroitement borné à la sauvegarde de son capital santé. »⁴⁴ En ce sens, si la prévention dit que fumer un nombre X de cigarettes par jour, donne Y plus de chances de mourir d'un cancer des poumons, les individus devraient eux aussi penser en ces termes. Mais cette image d'*homo medicus* n'est pas le reflet de la réalité. Les individus ne sont pas rationnels au sens de calculateurs. Les fumeurs ne réfléchissent pas en termes de probabilité et de risque de mourir relativement au nombre de cigarettes fumées par jour. Si cela était le cas personne ne fumerait. Pour P. Peretti-Watel, les individus ne sont pas des êtres rationnels, mais plutôt raisonneurs.

D'après les experts, si les discours préventifs ne fonctionnent pas, c'est en partie de la responsabilité des individus. Si un message préventif ne passe pas, c'est parce que les citoyens ne sont pas de bons *homo medicus*. Les experts évoquent d'ailleurs un paradoxe pour appuyer leurs propos : les individus prennent plus en considération des risques qui touchent toute la collectivité, plutôt que des risques individuels, alors que la prévention émet des messages à visée individuelle. Ce paradoxe est une des explications principales de l'échec de la prévention des risques. Pour les experts, c'est parce que les individus sous-estiment les risques individuels que les actions préventives se voient entravées. Or, selon P. Peretti-Watel, la faute n'est pas nécessairement à poser sur le facteur humain individuel qui ne serait pas assez rationnel, mais elle se situe peut-être dans le fait que les experts ne prennent pas assez en compte cette perspective profane dans leurs messages.

⁴⁴ PERETTI-WATEL P., MOATTI J.-P., *Le principe de prévention, Le culte de la santé et ses dérives*, Seuil, 2009.

2.6. COMPRENDRE LES REPRÉSENTATIONS

Selon Mary Douglas, pour comprendre les représentations des risques des individus par rapport à un sujet donné, il est nécessaire de commencer par cerner les représentations que ces mêmes individus ont de ce sujet. Pourquoi ? Car selon l'anthropologue, les individus construisent leurs représentations des risques sur la base de leur *background* de significations préalables. En ce sens, elle propose, par exemple, d'étudier les représentations de la science. Elle remarque que c'est en fonction du type de représentations que les individus ont de la science qu'est déterminé leur rapport au risque. Une personne qui a une représentation positive de la science, et qui croit dans le progrès, en lien avec son vécu personnel, aura plus tendance à faire confiance à des discours d'experts médicaux par exemple. À l'inverse, un individu ayant eu de mauvaises expériences avec la science dans le passé aura alors une image négative de celle-ci, et n'agira en conséquence pas dans la lignée des discours experts.⁴⁵ Nous devons dès lors comprendre les représentations des jeunes conducteurs de la conduite avec alcool, pour pouvoir ensuite concevoir leur rapport aux risques de cette pratique.

S. Le Garrec et C. Damour, proposent elles-aussi de cerner les représentations avant d'analyser d'autres éléments dans les discours des répondants. Dans leur travail sur les perceptions du boire chez les jeunes adultes de 25 à 35 ans, les auteures relèvent un processus de légitimation du boire dans les discours des interviewés, et en sortent des idéaux-types de représentations du bien boire et du mal boire. Les auteures expliquent que les définitions du mal boire et du bien boire s'établissent au fil des trajectoires individuelles, et passent par différentes logiques. En ayant recours à la production de sens, les adultes légitiment leur consommation et évoquent le boire en lien avec une confirmation sociale et l'environnement dans lequel la consommation a lieu. Le fait de consommer en groupe dans un certain contexte légitime le boire. De plus, la dimension rationnelle de la consommation est une autre logique utilisée pour légitimer le boire. Les interviewés abordent dans leurs discours des enjeux autour des attentes sociales ou contextuelles, et cherchent constamment les « bonnes raisons » de leur consommation. Le recours à l'appartenance statutaire est également ressorti des discours, comme l'âge, le genre, et les rapports à la sphère de productivité pour légitimer la consommation. Finalement, ce processus de légitimation et ces logiques diverses créent des idéaux-types ou des principes du bien boire et du mal boire.

À ces idéaux-types ressortis des discours des répondants, les auteures retrouvent également une forme de variabilité dans les définitions du bien boire et du mal boire. Cela signifie donc que les participants ne mentionnent pas toujours les mêmes idéaux-types. Cette contradiction amène les auteures à penser que pour comprendre les significations du boire, il est nécessaire de considérer à la fois la possibilité d'avoir des définitions différentes du boire, mais aussi la production d'activités normatives pour donner du sens aux consommations. S. Le Garrec et C. Damour précisent d'ailleurs que pour avoir fait

⁴⁵ Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par P. Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

ressortir ces idéaux types, elles ont en premier lieu récolté les descriptions des pratiques, ainsi que les justifications et les significations.⁴⁶

Dans ce travail, nous nous inscrivons dans ce même modèle d'analyse. En passant en premier lieu par la récolte d'éléments descriptifs autour des pratiques et des significations amenées par les jeunes conducteurs, nous pensons construire des idéaux types collectifs et normatifs. Au-delà de ces définitions partagées, nous prévoyons de faire ressortir des éléments plus spécifiques à chaque individu. Ceci nous permettra d'avoir une vue d'ensemble des définitions, à la fois propres et partagées.

⁴⁶ LE GARREC S., & DAMOUR C., « Perceptions des alcools et des alcoolisations chez les 25-35 ans, Principes de justice et rapport au boire », in *Cahiers scientifiques de l'IREB*, N°18, janvier 2017.

3. PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE

Dans ce troisième chapitre, il s'agira d'exposer la problématisation qui a permis de définir les angles d'analyse de cette recherche, et sa méthodologie. Après avoir présenté la question de recherche, nous définirons les thématiques qui nous ont servi de fils rouges à l'ensemble du processus analytique. De ces deux axes principaux, découleront les éléments méthodologiques, à savoir la méthode d'analyse choisie, l'échantillonnage et de la grille d'entretien.

3.1. QUESTION DE RECHERCHE

Cette idée selon laquelle chacun possède sa propre manière de concevoir les risques en fonction de ses représentations, de son vécu, ou encore de sa culture, est un point central dans notre analyse. Malgré cet aspect autoconstruit des représentations du risque, P. Peretti-Watel met en avant le fait que ces représentations individuelles ne se produisent pas seules, mais que les savoirs experts possèdent une forme de pouvoir normatif. Il explique que les représentations des profanes sont, en partie, le produit d'une intériorisation des discours experts. P. Peretti-Watel évoque même la notion de « digestion » et fait référence à l'idée de neutralisation de sens. Les profanes neutralisent les discours des experts. Dans ce sens, les jeunes conducteurs ne sont pas des êtres ignorants et savent que la conduite en état d'ébriété est risquée. Ainsi, c'est ce décalage qui réside entre les discours experts et les discours profanes qui permet d'expliquer la consommation d'alcool au volant de certains jeunes. Ce décalage est le fruit d'une neutralisation : les messages préventifs ont été digérés, et les jeunes leur donnent un autre sens.

Dès lors, nous avons relevé la tension suivante. D'un côté, les experts définissent les risques dans un registre statistique de l'accidentologie, plutôt centré sur des preuves rationnelles et objectives. De l'autre, les profanes possèdent un discours différent de celui des experts. Ce discours n'en n'est pas pour autant totalement opposé, puisque les profanes neutralisent ce discours, pour lui donner un sens qui leur est propre.⁴⁷ Si les jeunes conducteurs possèdent leur propre discours et représentation des risques du boire et conduire, quel est donc ce rapport spécifique ? De quoi dépend-il ? Est-il influencé par d'autres discours que celui des experts ? De ces différentes interrogations, nous avons défini la question de recherche suivante : *comment se construit le rapport aux risques du boire et conduire de jeunes conducteurs, et de quoi dépend ce rapport ?*

Nous avons défini les objectifs de cette recherche selon deux axes. Premièrement, nous recueillerons les représentations de l'alcool au volant afin de déterminer les caractéristiques de ce rapport aux risques. Dans un second temps, il s'agira de monter en généralité. Nous déterminerons des logiques pertinentes permettant d'expliquer les éléments influençant le rapport aux risques. Pour cela, nous

⁴⁷ Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par P. Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

nous appuyons principalement sur l'approche psychologique des représentations du risque de P. Slovic. Tout comme P. Peretti-Watel défend l'idée que les profanes ne sont pas nécessairement des *homo medicus*, mais des êtres raisonnants,⁴⁸ pour P. Slovic la rationalité des individus peut se comprendre au travers de variables qualitatives comme les valeurs propres ou des caractéristiques spécifiques données au risque lui-même.⁴⁹ Dans ce sens, nous nous intéressons aux définitions qualitatives, aux valeurs et aux caractéristiques que les jeunes donnent à la conduite en état d'ébriété.

50

De plus, nous reprenons la distinction proposée par S. Le Garrec et C. Damour entre les normes de principe et les normes d'usage dans les représentations du boire.⁵¹ Les normes de principe font référence aux savoirs partagés culturellement autour d'une pratique. Les normes d'usage sont, quant à elles des représentations modulables en fonction des contextes, de la situation-même de la consommation, ou de la population consommatrice. Le sens donné à la consommation d'un même verre de vin varie entre le fait de le boire dans un banquet professionnel ou alors seul dans son salon en fin de journée. Sur la base des descriptions individuelles amenées par les jeunes interviewés, nous pensons pouvoir construire des idéaux types des représentations de l'alcool au volant. Ces typologies pourront être mises en lumière par le concept de normes d'usage. De plus, comme le mentionnent S. Le Garrec et C. Damour, il est aussi question de cerner des contextes variables influençant ces définitions et ce rapport au risque.⁵² Ces différentes typologies ressorties nous permettront de comprendre plus précisément comment se caractérise le rapport au risque du boire et conduire chez les jeunes.

Dans un second temps, nous souhaitons creuser davantage dans la « boîte noire » et questionner les « bonnes raisons » abordées par les jeunes conducteurs pour justifier le boire et conduire. La boîte noire est une métaphore utilisée en sciences sociales pour représenter l'ensemble des processus cognitifs. Par analogie avec la boîte noire de l'avion dont le contenu est inconnu, comprendre la boîte noire signifie chercher à mieux comprendre les éléments internes au cognitif, et d'en cerner les influences.⁵³ « La boîte noire, c'est un peu le graal pour les chercheurs en psychologie. Elle représente tous les mécanismes mentaux impliqués dans les aptitudes telles que le langage, la mémoire, la résolution de problème... »⁵⁴ Pour approfondir notre analyse, nous allons cerner les éléments sous-jacents à la construction du rapport aux risques du boire et conduire. Pour ce faire, nous nous basons sur l'approche analytique du travail de S. Le Garrec et C. Damour.⁵⁵ Dans leur étude, elles proposent

⁴⁸ Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par P. Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

⁴⁹ Définition de la rationalité de Max Weber tirée des notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par Viviane Seigneur, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.

⁵⁰ SLOVIC P., *op.cit.*

⁵¹ LE GARREC S., & DAMOUR C., *loc.cit.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ BAGGIO, S., « Une histoire rétrospective de la psychologie sociale ». Dans : *Psychologie sociale : Concepts et expériences*, sous la direction de Baggio Stéphane, pp. 141-149, Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur, 2011. [Revue en ligne], consulté le 23.12.21.

⁵⁴ LES CARNETS2PSYCHO, « Histoire la boîte noire », [En ligne], consulté le 01.01.22.

⁵⁵ LE GARREC S., & DAMOUR C., *loc.cit.*

d'analyser les processus de justification par lesquels les jeunes adultes définissent leurs pratiques d'alcoolisation. Ainsi, elles relèvent des logiques par lesquelles les jeunes passent pour justifier une pratique de consommation qui *en principe* n'est pas acceptée, en quelque chose d'acceptable par les conditions-cadres spécifiques qui y sont abordées. Les auteures expliquent que les jeunes ont conscience des normes de principe du « bien boire » et du « mal boire ». Mais lorsqu'ils se retrouvent en situation de mal boire, et qu'il s'agit de raconter cette expérience à autrui, ils se réfèrent à d'autres schèmes explicatifs pour justifier leur pratique. La référence à leur propre expérience permet de justifier leur pratique. Ils trouvent donc de « bonnes » raisons pour justifier leurs usages, pour que cela semble être des pratiques « justes ». ⁵⁶ Dans l'optique de répondre pleinement à notre question de recherche, nous pensons intéressant de questionner les « bonnes raisons » par lesquelles les jeunes conducteurs justifient leurs représentations des risques et les pratiques associées au boire et conduire. C'est donc en sollicitant des explications plus approfondies que de simples éléments descriptifs auprès des interviewés, que nous pourrions réellement entrer dans ces boîtes noires.

3.2. MÉTHODOLOGIE

Compte tenu de ce qui précède, nous nous concentrerons sur les contingences et les divergences visibles entre les typologies construites sur la base des représentations et des bonnes raisons mentionnées dans les discours. Nous pourrions en déterminer des principes explicatifs sous-jacents au rapport au risque du boire et conduire, tels que des profils-types, des expériences de vie communes, ou encore des variables socio-démographiques. En termes d'approche méthodologique, cette recherche s'inscrit dans la même logique que le travail de S. Le Garrec et C. Damour. Ces dernières précisent qu'elles sont d'abord parties des descriptions des pratiques d'alcoolisation et des justifications mentionnées dans les discours, pour déterminer des logiques sous-jacentes. ⁵⁷ La méthodologie de ce travail découle de ce double objectif. La méthode de recherche qualitative se révèle être la plus appropriée.

Le but premier de notre recherche étant de relever les définitions et les justifications, les entretiens semi-directs s'avèrent des plus adéquats. Selon Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt ⁵⁸, cette méthode laisse libres les participants de parler, comme dans une conversation ordinaire, tout en permettant à l'enquêteur de garder une ligne de conduite dans les thèmes abordés. Au niveau de l'échantillonnage, nous avons défini un échantillon non aléatoire, basé sur différentes caractéristiques. Depuis le 1^{er} décembre 2005 les permis obtenus sont des permis à l'essai, pour une période de trois ans, avant de devenir des permis définitifs. Dans ce sens, la question de la durée du permis à l'essai de trois ans est parue comme un élément important à considérer au niveau de notre échantillon. Nous nous sommes donc centrés sur de jeunes conducteurs ayant acquis leur permis définitif il y a moins de deux ans. À cette première réglementation, Via Sicura a ajouté la tolérance zéro en matière d'alcool

⁵⁶ *Ibid.*, p.6.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ QUIVY R. & VAN CAMPENHOUDT L., *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Éditions Dunod, 1988.

chez les nouveaux conducteurs. ⁵⁹ Ainsi, les jeunes interrogés sont passés par cette période de restriction. Cet élément nous permettra de questionner les jeunes du point de vue de leur trajectoire, c'est-à-dire le vécu d'expériences en permis provisoire et celles en permis définitif. Dans cette perspective, nous pensons analyser ce point de basculement comme un enjeu important. De ce fait, nous avons interrogé des jeunes situés dans la tranche d'âge des 21 à 24 ans. ⁶⁰ Nous partons du principe que la plupart des jeunes ayant passé le cap des 18 ans effectuent leur permis de conduire dans l'année qui suit. Ce choix de tranche d'âge s'est donc révélé des plus adéquats, dans le sens où 21 ans est le plus jeune âge pour qu'un jeune puisse avoir passé ses trois années à l'essai en ayant obtenu son permis de conduire à 18 ans.

Au-delà des caractéristiques liées au permis de conduire et à l'âge de nos répondants, nous nous sommes focalisés sur de jeunes conducteurs ayant déjà vécu l'expérience de consommer de l'alcool au volant durant leur période de permis à l'essai. Comme nous voulons cerner les enjeux sous-jacents à la « boîte noire », les jeunes doivent avoir déjà transgressé l'interdiction du boire et conduire pour évoquer leurs représentations de ces risques. La troisième caractéristique de notre échantillon est celle du genre. Nous avons donc constitué un échantillon paritaire de sept filles et sept garçons. Cet équilibre nous a semblé dans un premier temps difficile à atteindre. À la suite de nos premières prises de contact, les garçons semblaient davantage concernés par des expériences de boire et conduire en permis à l'essai. Par effet de « bouche-à-oreille », nous sommes parvenus à contacter des filles. À cette variable de genre, il nous a semblé nécessaire d'insérer la variable du milieu de vie. Notre terrain de recherche se situant en Valais, nous pensons qu'il est pertinent de comparer les représentations et les pratiques entre les villages de montagne et de plaine, ainsi que les villes principales de la plaine du Rhône. Notre échantillon s'est avéré plus ou moins équilibré au niveau du milieu de vie : six jeunes issus d'un village de plaine, trois issus exclusivement d'un village de montagne, trois issus exclusivement d'une ville de plaine, et enfin deux jeunes vivants entre ville de plaine et village de montagne.

Au total, nous avons effectué 14 entretiens. Les trois premiers entretiens exploratoires nous ont permis de mieux centrer l'amorce et les thématiques à aborder dans les entretiens suivants. Le premier entretien exploratoire a été mis de côté, car l'interviewée n'avait en réalité jamais consommé au volant. Les deux autres entretiens exploratoires, avec Damien et Joachim, ont été utilisés dans l'analyse. Ainsi, nous pouvons donc comptabiliser un total de 13 entretiens individuels utilisés dans notre analyse. Le tableau qui suit récapitule la répartition des jeunes interviewés.

⁵⁹ CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », *loc.cit.*

⁶⁰ OFROU, « Rapport global ADMAS 2019 (Statistique des mesures administratives) », *loc.cit.*, p.28.

Prénom fictif	Âge	Genre	Lieu d'habitation
Damien	21 ans	Garçon	Village de plaine
Joachim	21 ans	Garçon	Village de plaine
Colette	21 ans	Fille	Village de plaine
Marius	22 ans	Garçon	Ville de plaine / Village de montagne
Marion	21 ans	Fille	Village de plaine
Mégane	20 ans	Fille	Ville de plaine / Village de montagne
Sylvie	21 ans	Fille	Village de montagne
Sylvain	22 ans	Garçon	Ville de plaine
Anna	21 ans	Fille	Village de montagne
Laure	21 ans	Fille	Ville de plaine
Tim	21 ans	Garçon	Village de montagne
Luc	22 ans	Garçon	Ville de plaine
Thibaud	22 ans	Garçon	Village de plaine


L'évolution de la méthode est importante à aborder pour mieux comprendre notre analyse. Selon P. Paillé, la caractéristique propre de l'analyse qualitative est celle de sa flexibilité liée à l'approche terrain. L'impératif terrain va de pair avec une étude qualitative et implique que le chercheur sache faire face aux imprévus, aux changements, et surtout puisse en tirer profit. L'auteur met en avant l'importance du travail de l'esprit du chercheur pour permettre l'émergence d'une analyse basée sur des éléments qualitatifs ressortis du terrain.⁶¹ Ce travail d'esprit est indispensable à toute recherche qualitative, et implique une capacité d'adaptation continue avec le terrain. Ce travail d'esprit et cette adaptabilité avec le terrain se retrouvent au travers des nombreuses évolutions qu'a connues notre grille d'entretien. Nous étions premièrement partis sur une amorce basée sur des images, mais elle s'est révélée peu fructueuse. Elle poussait les jeunes vers des thématiques trop larges telles que la consommation d'alcool de manière générale, ou la conduite. Nous manquions notre cible du boire et conduire. Nous avons donc revu notre grille d'entretien en un format plus simplifié, synthétisé, et

⁶¹ PAILLE, P., *Les conditions de l'analyse qualitative*. SociologieS, 2011, [En ligne], consulté le 01.01.22.

surtout amorçant l'interview par le récit d'expériences. En effet, nous avons réalisé à la suite des entretiens exploratoires qu'il était important de permettre aux jeunes de se livrer au maximum. Laisser l'interviewé raconter ses expériences nous a permis d'entrer dès la première phrase dans la thématique du boire et conduire.

Ce format nous a servi comme grille d'entretien finalisée. Nous y avons défini des thématiques indispensables à aborder durant les interviews. Nous devons amener le jeune à évoquer ses expériences du boire et conduire. La question des représentations des risques, du lieu de la pratique, ainsi que de la fréquence y ont été abordés. Dans ces récits d'expériences, les jeunes ont également évoqué des stratégies d'évitement ou de diminution des risques. Au-delà du boire et conduire, nous avons détaillé les représentations de la conduite automobile et de la consommation d'alcool. Ces sous thématiques ont permis de rebondir dans des situations où les jeunes rencontraient des difficultés à se dévoiler. Le vécu du basculement vers l'acquisition du permis définitif ainsi que les connaissances sur la prévention ont également été abordés dans les entretiens. Cette grille d'entretien fondée sur le récit des expériences a été utilisée dans la première partie des entretiens effectués. Au milieu des entretiens, nous avons fait une pause. Une première analyse « comme si » a alors été établie. Elle nous a permis de ressortir différents résultats : l'importance du contexte de la soirée, les différents types de profils de conducteurs-buveurs, ainsi que la trajectoire expérientielle d'apprentissage du boire et conduire. À la suite de cela, nous avons enrichi notre grille d'entretien avec ces trois types de résultats provisoires. Afin de cerner directement les données pertinentes, nous avons ensuite construit trois schémas en guise de grille. Le premier schéma, sous forme de tableau différentiel selon les types de soirées, nous a permis de consolider ce résultat avec davantage de détails. Le second schéma, sous forme de tableau également, appuie davantage les caractéristiques des profils. Enfin, le dernier schéma, celui de la trajectoire, a approfondi l'importance du vécu d'expériences dans la construction du rapport au boire et conduire.

Grille d'entretien

Boire et conduire  Les autres ? Plus de risques que toi ? Peur de l'accident ? Peur du flic ? Peur pour son permis ?	Risques de la conduite avec alcool Expérience personnelle : as-tu déjà bu au volant ? Récurrence de la pratique : souvent ? Contexte ? Ressenti ? Contrôle ? Quels risques du boire et conduire à tes yeux ?
	Stratégies d'évitement, de gestion, de diminution et d'arrangement Avec les pairs : désignation conducteur sobre (avant, pendant, après) Avec les tiers : parents, taxi, luna bus. Gestion par la fréquence de consommation : moins souvent, manger, boire eau Prendre une autre route de retour Autres stratégies : dormir chez qqn, à pied, éviter les lieux à contrôles

La conduite automobile	Risques de la conduite automobile Expérience personnelle : as-tu déjà eu un accident ? Récurrence de la pratique : souvent ? Contexte ? Ressenti ? Contrôle ? Quels risques de la conduite à tes yeux ? Hiérarchisation des risques (Vitesse, alcool, accident)
Permis de conduire Trajectoire personnelle Âge passation ? Véçu ? Pourquoi ? Utilité ? Nécessité ? Représentation âge ordinaire ? 18 ?	La conduite Trajectoire personnelle Plaisir ? Passion ? Quel usage de la voiture ? Propriétaire ? Trajectoire personnelle d'acquisition de la voiture
	Connaissance des lois (Via Sicura) <ul style="list-style-type: none">- Quand as-tu entendu parler de Via Sicura ?- Comment ? Via qui, quoi ?- Connaissances des risques encourus en cas de consommation d'alcool au volant

Consommation et types d'alcool	Risques de la consommation d'alcool Expérience personnelle ? Récurrence de la pratique : souvent ? Contexte ? Ressenti ? Contrôle ? Quels risques de l'alcool à tes yeux ? Coma ? Accident ? Santé ?
Trajectoire personnelle Quand as-tu commencé à consommer de l'alcool ? Grosse cuite ? Contexte ?	Types d'alcool Aime boire quoi ? Variable selon contexte ? Santé ? Risques ?

Basculement du permis provisoire au permis définitif	Le discours préventif
Trajectoire personnelle du permis de conduire Profils variés ?	Types de discours préventifs reçus Discours préventifs officiels (Entendu parlé de Be My Angel ? Label Fiesta ? Via Sicura ?) Discours préventifs parents (Discussions ?) Discours préventifs famille Discours préventifs pairs
Le passage au permis définitif <ul style="list-style-type: none">- Effet libérateur ?- Effet avant après ?- Aucun changement ?	

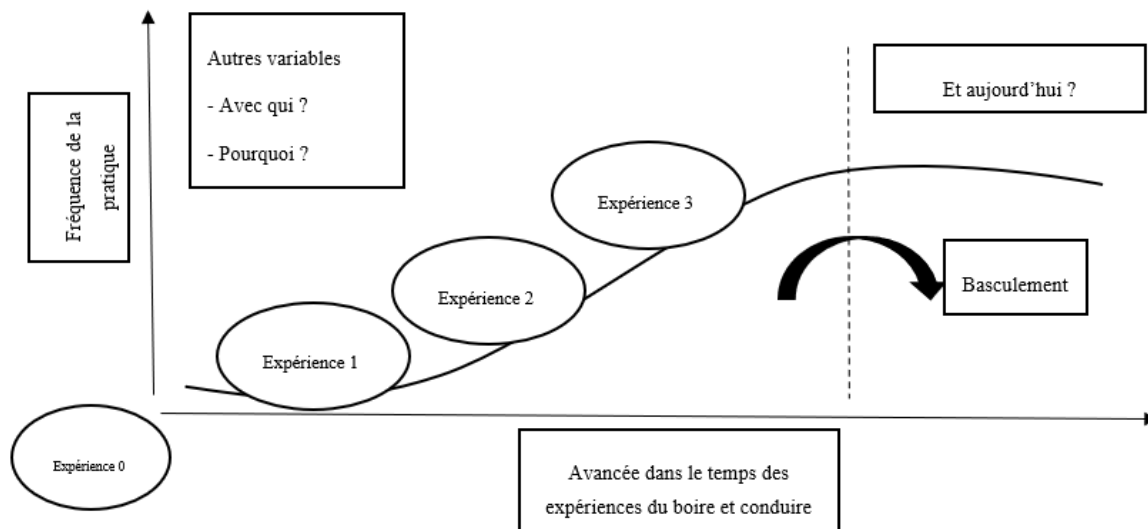
Schéma 1 : Types de soirée

	Grosse soirée	Simple soirée	Sens derrière la différence ?
Description	Soirée 1 Soirée 2 ...	Soirée 4 Soirée 5	
Raisons (Pourquoi ?)			
Conditions-cadres	Ville ? Montagne ?	Ville ? Montagne ?	
Représentations des risques : Police ? Accident ?			

Schéma 2 : Profils

Type de caractérisation du risque	Résultat pour le profil-type	Stratégies concrètes
Le jeu	<ul style="list-style-type: none"> - Action dans le présent (Impulsivité visible) - Recherche de plaisir (hédonisme) - Défiance 	
Le contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Auto-évaluation de l'aptitude à la conduite - Connaissance du lieu 	
Normes d'usage	<ul style="list-style-type: none"> - Rentrer - Ramener - S'amuser 	

Schéma 3 : Trajectoire



L'évolution de cette grille d'entretien peut être assimilée à l'idée défendue par O. Akram au sujet des *challenges* face auxquels le chercheur doit faire face dans la récolte de données qualitatives. Dans son article, l'auteur présente une étude sur les personnes âgées en situation de pauvreté dans les pays développés. Il y précise notamment l'ensemble des dilemmes qui peuvent être rencontrés dans des entretiens avec une population en situation de vulnérabilité. Pour l'auteur, le meilleur moyen de *dealer* avec les *challenges* de l'entretien, c'est de l'expérimenter et de l'adapter par la suite. Pour clore ce retour réflexif sur la méthodologie de ce travail, il nous semble intéressant de revenir brièvement sur l'un des *challenges* auquel nous avons dû faire face, celui de l'interview auprès de jeunes. Comme le mentionne d'ailleurs O. Akram⁶², le défi éthique lorsqu'il s'agit de faire des entretiens auprès de personnes *vulnérables* est grand. Dans notre travail, il était difficile dans les premiers entretiens de permettre aux jeunes de bien se livrer sur le boire et conduire, puisqu'il s'agit d'une pratique interdite par la loi. Face à cette gêne, nous avons dû mettre en place une nouvelle stratégie d'approche. Nous avons notamment repensé le lieu de l'entretien. Dans un premier temps, nous nous rencontrions dans un lieu privé, chez l'interviewé ou à notre domicile. Mais l'aspect « privé » et silencieux du lieu semblait diminuer la capacité du jeune à se livrer. Dans ce sens, nous avons préféré nous rencontrer dans un lieu public, comme un bar ou un café. Dans ce contexte, les jeunes conducteurs semblaient se sentir plus à l'aise, et plus disposés à la discussion sur la thématique. La finesse de l'analyse et l'adaptabilité constante de la méthodologie se sont donc révélées indispensables à la réalisation de ce travail.

⁶² AKRAM, O., *Getting Extreme Poverty Narrated: Methodological Challenges of Interviewing Older Persons*, International Journal of Qualitative Methods, 2021.

4. LA SOIRÉE, RÉFÉRENCE CENTRALE DU RAPPORT AUX RISQUES DU BOIRE ET CONDUIRE

Comment se construit le rapport aux risques du boire et conduire de jeunes conducteurs ? Telle est la première partie de notre question de recherche. Pour y répondre, nous avons demandé aux jeunes conducteurs interviewés de nous raconter leurs expériences de conduite avec alcool. Le premier résultat ressorti de ces récits d'expériences est celui de la soirée comme référence principale lorsque qu'il s'agit d'expérimenter le boire et conduire. Ce quatrième chapitre se concentrera donc sur ce résultat central. Nous démontrerons dans un premier temps en quoi la soirée est une référence importante, puis nous évoquerons les différentes formes de soirée qui sont ressorties des discours. Nous analyserons plus en profondeur les séquençages au cours d'une soirée, à savoir l'avant-soirée, le présent et la réalité contrastée du lendemain. Nous terminerons ce chapitre sur quelques ambivalences contextuelles que nous avons rencontrées.

4.1. LA SOIRÉE COMME RÉFÉRENCE PRINCIPALE

Comme mentionné dans la méthodologie de ce travail, il était à notre sens important que les jeunes rencontrés pour notre recherche puissent nous raconter leurs expériences. Pour cela, nous avons débuté la plupart de nos entretiens par la question suivante : « Raconte-moi la fois qui t'as le plus marqué, où tu as pris le volant en ayant bu ? » La quasi-totalité des répondants nous ont expliqué que leur pratique du boire et conduire se faisait en soirée. Mais qu'entendent les jeunes réellement par « soirée » ? Comment se caractérise une soirée, et en quoi est-elle déterminante pour la question du rapport aux risques du boire et conduire ?

En nous plongeant dans nos données, la soirée est ressortie comme le contexte de référence central lorsque les jeunes nous explicitent leurs expériences du boire et conduire, et leurs significations des risques de cette pratique. La soirée semble être une représentation partagée pour l'ensemble des conducteurs lorsqu'il s'agit d'aborder les risques du boire et conduire.

Marius évoque un bal : « *J'étais monté au Bal des 20 ans à [dans un village de montagne], ou peut-être carnaval je ne sais plus vraiment.* » (Marius, p.3)

Sylvie évoque une soirée en station de ski : « *C'était à [dans un village de montagne]. On avait fait une mega soirée, Farinet, Shed, Pub Mont Fort à tous les étages, tout le tralala. Puis il était déjà 4h du mat, puis on a pris la voiture, mais j'étais très très alcoolisée.* » (Sylvie, p.1)

Luc évoque un festival : « *C'était après la Zikamart. C'était tard le soir. Euh ouais c'était genre, c'était pas hyper tard en vrai, mais je devais avoir autour des 20 consommations. Un truc comme ça.* » (Luc, p.6)

Sur la base de ces premiers extraits, la soirée est définie de manière commune et partagée par les répondants : un moment partagé entre amis, le soir, dans un contexte de fête et avec une consommation d'alcool. Ces principes communs à la soirée peuvent s'assimiler à l'idée de « normes de principe » telles que définies par S. Le Garrec et C. Damour dans leur étude sur les perceptions des alcools et des alcoolisations chez les 25-35 ans.⁶³ Dans celle-ci, les auteures démontrent en quoi il existe des définitions variables du « bien boire » et du « mal boire ». Pour exemple, boire seul le matin afin de combler un sentiment de mal-être est défini par les jeunes comme étant du mal boire. À l'inverse, la convivialité ainsi que la festivité sont, quant à elles, des principes plutôt assimilés au « bien boire ». Cette double définition partagée par les jeunes de cette étude est alors décrite comme étant des normes de principe du boire par les auteures. Ce sont donc des règles communes sur lesquelles les individus s'accordent.

Au sein même de cette norme partagée pour définir la soirée chez les jeunes, nous avons aussi relevé une complexité, qui peut être assimilée à cette double norme de principe du « bien » et « mal » boire définie par S. Le Garrec et C. Damour.⁶⁴ En effet, la soirée semble se définir selon deux normes de principes, partagées par l'ensemble des jeunes conducteurs au travers de leurs récits : la grosse soirée, et la simple soirée.

4.2. DEUX TYPOLOGIES DE SOIRÉE PARTAGÉES

La soirée est la référence centrale évoquée par les jeunes lorsqu'il s'agit de parler de leurs expériences du boire et conduire. Au-delà de cette définition commune, nous avons défini deux formes de soirées durant lesquelles les jeunes se représentent les risques de l'alcool au volant. Il s'agira dans un premier temps de dresser les principales divergences et convergences relevées entre les grosses soirées et les simples soirées. Dans un second temps, nous aborderons les bonnes raisons mentionnées par les jeunes pour justifier leur pratique. Les grosses soirées sont souvent évoquées comme étant des soirées prévues et organisées à l'avance. Elles peuvent être des soirées officielles comme la Foire du Valais, ou le Carnaval, mais aussi des soirées entre amis définies en amont comme étant des « grosses » soirées. De plus, les jeunes évoquent la « grosse » soirée avec l'idée d'une soirée qui se termine tard.

« Non, c'était pas dans un bar, c'était chez quelqu'un, mais c'était une grosse soirée organisée tu vois. » (Anne, p. 2)

« La soirée en fait, j'avais la voiture parce qu'on avait un match de volley et du coup après, on a fait une grosse soirée à [dans une ville en plaine]. Et puis bah j'avais bu enfin sans compter quoi, normal et puis. » (Anne, p. 2)

⁶³ LE GARREC S., & DAMOUR C., *loc.cit.*

⁶⁴ *Ibid.*

La « grosse » soirée sous-tend également une ambiance dans laquelle alcoolisation importante est une évidence comme le mentionne Marius « *c'est le principe de la soirée.* » (Marius, p.4)

« C'est une soirée d'étudiants. On est souvent environ 50 dans une maison. Ouais, il y a souvent un DJ. C'est un pote étudiant qui loue des platines et puis qui fait. Et puis bah c'est souvent très arrosé de tout genre d'alcool, ça consomme de tout et puis ça dure bah souvent de 22h jusqu'à 4-5h du matin. » (Mégane, p.1)

La grosse soirée se caractérise par une certaine euphorie. Les jeunes décrivent une ambiance très dynamique.

« Mais quand je suis dans une grosse soirée, je suis vraiment dans ma bulle, je peux même m'arrêter de parler à des gens. Je kiffe juste le moment, je danse, je profite à fond du moment en fait. Je danse, je m'éclate, je profite fois 1000. Souvent je n'entends pas les gens parler, tu me redemandes le lendemain, je ne me souviens pas forcément. C'est comme si c'était ma drogue en fait. » (Marius, p.4)

Nous avons également relevé que l'aspect exceptionnel et non récurrent étaient des caractéristiques des grosses soirées.

« Et puis bon je ne faisais pas ça tous les week-ends. Je l'ai genre fait une dizaine de fois. Mais c'est à peu près, je ne peux pas faire une estimation précise. Mais donc ce n'était pas tout le temps que je buvais comme un trou et prenais le volant, en dehors de ces fois-là je ne buvais pas. » (Marius, p.14)

« Ouais, mais si d'un coup je remarque que ... tu sais que tu commences un peu des fois à voir trouble et tout. C'est genre le truc que ça t'arrive 3-4 fois par année ou t'es vraiment saoul. » (Thibaud, p.8)

La grosse soirée n'est pas l'unique type ressorti de nos données. Les jeunes ont abordé une autre forme de soirée, dans laquelle se définissent aussi les risques du boire et conduire. Marius fait d'ailleurs la distinction entre les deux : « *Cette fois-là, c'était une grosse soirée, pas dégustation de bières au chalet.* » (Marius, p.4) Une dégustation de bières n'appartient pas au même registre qu'une « grosse soirée ». Nous pourrions alors parler ici plutôt d'une « simple soirée ».

« C'était une soirée, un soir, avec des potes, au chalet. On était 4, tu vois on se marrait bien. C'était un groupe avec qui à la base on fait des dégustations de bières. On commande

régulièrement sur internet, et on fait ces dégustations. D'habitude on est beaucoup plus, mais cette fois-là on était 4. Et puis bah, au début c'est dégustation quoi, mais après bah voilà. Tu bois un peu trop et ça. » (Marius, p. 2)

« Cette année, on était tout l'été à l'atelier tous les vendredis, et on envoie pas mal parce qu'on est une bonne équipe. Et les vendredis je rentre en voiture » (Sylvain, p.1)

Les simples soirées prennent place dans des lieux plus privés que les grosses soirées, elles sont moins anticipées et définies à l'avance comme étant des soirées. Elles peuvent prendre la forme d'un anniversaire entre amis, d'un apéro après le travail ou encore d'un simple verre dans un bar.

« Mais là, c'était pour rentrer à la maison. C'était à [dans un village de montagne]. Ouais j'étais avec un copain et il y avait Céline qui était passée. Comment c'était l'histoire ? Mais c'était une petite soirée, genre chill. Il y avait Marc et tout. Puis je les ai ramenés chacun à leur chalet. » (Marius, p.10)

« On était allé voir le coucher de soleil sur la plage, et on avait bu 4 caisses de bière, il y avait quoi, 24 bières dedans. Et on a tout bu, on est allé à [dans un village au bord de mer] après pour manger, et là on a aussi bu des bières. » (Sylvie, p.5)

Il s'agit d'un contexte avec une ambiance plus apaisée, moins euphorique et dynamique qu'une grosse soirée, mais la consommation importante d'alcool est tout aussi présente. La tranquillité et la banalité semblent donc plus caractéristiques des simples soirées.

Colette aborde aussi une simple soirée dans laquelle elle a finalement pris le volant alors qu'elle avait consommé de l'alcool. Il s'agit ici d'une dégustation de vin :

« Ouais. C'était une dégustation de vin. Et puis là ben j'ai pris la voiture pour aller de la cave jusqu'au village. Ouais, mais il y avait plein de monde, on était rempli dans la voiture, il y avait moi qui conduisais (...) Bah les autres ils ne m'ont rien dit, on sait pas trop. Enfin je pense qu'on était tous un peu saoul, un peu pompette. Et on s'est tous dit : bon ben on y va comme ça. On est plus vite au village. Et puis du coup Ben j'ai pris le volant. » (Colette, p.6)

Le contexte de dégustation de vin décrit par Colette s'assimile à la dégustation de bières décrite par Marius plus haut. Il s'agit d'une soirée entre amis, dans un contexte plutôt familial. Mais en cours de soirée, avec une consommation d'alcool de plus en plus importante, elle devient une soirée festive et dynamique.

L'analyse des représentations a relevé des caractéristiques contingentes des « grosses soirées », en particulier l'ivresse comme une finalité assumée. À l'inverse, le contexte privé et banal des « simples soirées » implique que l'ivresse est moins anticipée dans ce type de contexte. Nous pouvons parler d'idéal type de soirée. Dans un cas, l'alcoolisation dans l'excès est anticipée et même assumée. Dans l'autre, l'alcool n'est pas systématique, et lorsqu'il est présent, il ne rime pas forcément avec excès contrairement à la grosse soirée.

4.3. CERTAINES AMBIVALENCES CONTEXTUELLES ET DES POSITIONNEMENTS DIFFÉRENCIÉS

Au-delà des deux types de soirées, des situations paradoxales sont ressorties des entretiens. Pour un même type de soirée, certains jeunes conducteurs décrivent une certaine pratique, alors que pour la même situation, d'autres jeunes en définissent une autre. Dans une grosse soirée, une part des répondants ont décrit avoir pris la voiture alors qu'ils avaient beaucoup consommé :

« Comme une soirée au Pub, après Farinet et tout ça, et du coup tu montes en voiture parce que c'est chiant, puis tu redescends en voiture et t'es bourré. » (Sylvie, p.4)

« Bahhh j'avais pas envie de me faire choppé pour rien. Tu peux faire la même chose en fait de prendre le volant en étant fin plein, mais si il n'y a pas ce risque de perdre le permis et d'être vraiment ivre, je me serais beaucoup moins amusé. Je n'allais pas prendre le risque pour une bière, ça n'en vaut pas le prix. » (Marius, p.14)

Les raisons données par les jeunes dans ce contexte sont : la flemme, la facilité, ou encore parce que « cela vaut le prix » de prendre la voiture. À l'inverse, nous avons relevé des situations de grosses soirées durant lesquelles les jeunes conducteurs expliquent être plus dans l'anticipation pour ne pas avoir à conduire que lors d'une simple soirée. La soirée de la Foire du Valais (le comptoir) en est un très bon exemple. Le comptoir est LA soirée organisée et attendue par de nombreux jeunes dans la région du Bas-Valais. La quasi-totalité des répondants nous a parlé de leurs expériences dans ce contexte spécifique. Une bonne partie nous a affirmé ne jamais prendre la voiture au comptoir.

« Bah c'est bien connu. Enfin je sais pas. Enfin pour moi Comptoir, c'est police. Non enfin je sais pas, c'est sûr que les gens ils sont tous bourrés du coup. Et aussi on m'a dit qu'au comptoir il y avait moins de contrôle de police, mais moi dans ma tête c'est l'inverse. Pour moi justement il y en a. Parce que justement, genre, tu peux pas prendre la voiture parce que tu te fais choper direct parce que c'est une grosse soirée. » (Anna, p.22)

« Normalement on prend jamais la voiture au comptoir, pour être sur de ne pas rentrer avec justement. Ouais parce que sinon, bah si je rentre avec je rentre avec bourré et puis c'est des risques pour tout le monde. » (Sylvain, p.6)

Dans ce groupe de répondants, les jeunes nous indiquent que durant *le comptoir*, ils ne prennent pas la voiture dans ce contexte de grosse soirée, soit parce qu'ils veulent faire la fête, soit parce qu'ils savent que la police fera des contrôles. À l'inverse, d'autres jeunes nous ont indiqué des pratiques totalement différentes pour la même soirée :

« Bah dernièrement justement au comptoir, ils ne m'ont pas fait souffler. Bon après c'est connu hein. Du coup c'est vrai que cette année ouais j'ai pris la voiture au comptoir. » (Luc, p.30)

« Quand je pars en soirée en fait, comme au comptoir, je ne réfléchis pas du tout à ça quand je pars. C'est-à-dire que quand je pars en soirée, tu peux me demander où est-ce que tu dors ? Je vais te répondre que je ne sais pas encore. J'en ai aucune idée, je verrai bien. » (Marius, p.7)

Au-delà de ces ambivalences, les justifications données par les jeunes ont également démontré une modulation importante. Pour cerner cela, nous leur avons posé la question suivante : « Pourquoi avoir consommé et pris le volant dans cette soirée et pas dans une autre ? » La question s'est vue détournée en différentes versions selon les interviews.

« Euh non, les soirées où vraiment je pousse à la limite, c'est des soirées où je sais que je vais dormir chez tel ou tel copain et que du coup bah c'est soirée libre. J'ai pas besoin de me soucier de quand je rentre ou quoi que ce soit. Mais après les soirées à [dans un village de montagne], c'est vrai que je vais rarement jusqu'à ma limite, et puis les fois où je suis allée jusqu'à ma limite j'avais pas forcément la voiture. Ou alors une fois il m'est arrivé une fois de laisser la voiture en bas et de rentrer à pied. » (Mégane, p.8)

Dans le récit de Mégane, nous voyons bien qu'elle agit de façon distincte en fonction des situations de soirée. Si elle fait une soirée dans laquelle elle va pousser ses limites, elle prévoit en amont de dormir sur place. À l'inverse, lorsqu'elle fait une soirée dans un village de montagne, proche de son logement d'étudiante, elle explique qu'il s'agit d'un contexte différent. Le fait de prendre ou non la voiture malgré un état d'ébriété varie selon certains critères assez aléatoires : envies, humeurs, etc.

« Ben comme j'ai dit la Eve pour moi il n'y avait pas d'alcool. Mais là avant de boire, j'ai regardé s'il y avait de l'alcool, puis je me suis dit, Oh mon Dieu, en fait, y'a quand même trop d'alcool. Parce que moi vraiment je pensais qu'il y avait rien du tout. Je pensais que c'était

comme une bière. Et puis du coup, bah, je redescends, puis elles m'ont dit, mais maintenant, c'est vendredi, 3h après-midi, il n'y a pas de contrôle, ne t'inquiète pas et tout. En fait, je suis arrivé à la sortie d'autoroute, il y avait une voiture de police qui m'attendait. » (Marion, p.9)

« C'était au chalet de mes cousins du coup. Du coup, je pensais dormir en haut et puis j'étais saoulé lors de la soirée et je me suis dit, C'est bon, je me casse. Je me suis engueulé avec un pote. » (Tim, p.7)

Les différences dans le déroulé des soirées - entre grosse et simple soirée – peuvent s'expliquer selon certains séquençages autour de la consommation d'alcool. En effet, dans les récits sur les simples soirées, les séquences de soirée semblent plus ressembler à un basculement qui n'était pas prévu. Comme si en amont, la soirée ne devait pas prendre une tournure « risquée », car la symbolique de la simple soirée n'équivaut pas à une alcoolisation systématique. Mais c'est dans le « pendant » que la simple soirée devient une soirée où le risque de boire et conduire se pose. Une simple soirée semble même être moins légitime à la conduite en état d'ébriété, car la consommation d'alcool n'est pas un prérequis automatique à ce type de soirées. *A contrario*, une grosse soirée semble être plus sujet et « normalisée » à des prises de risque, car elle est dès le départ une soirée avec un haut niveau d'ambiance et de dynamisme. Ce résultat questionne la pertinence des actions de prévention dans les grosses soirées pour prévenir les risques de l'alcool au volant. Même si les grosses soirées sont plus sujettes à des ivresses, elles sont aussi plus concernées par des anticipations pour rentrer. À l'inverse, lors des simples soirées, les jeunes conducteurs n'anticipent pas de moyens pour rentrer autrement qu'en véhicule, puisque l'ivresse n'est pas nécessairement une finalité. Dans ce sens, tout l'enjeu de l'accidentologie et de la prévention se situe dans cette zone grise, celles des simples soirées, où tout peut basculer sans être anticipé.

Grosse soirée	Simple soirée
Nécessairement tardif.	Pas nécessairement tardif.
Alcoolisation effective.	Alcoolisation possible.
Ivresse comme une finalité assumée.	Ivresse n'est pas avérée, pas forcément une finalité.
Anticipation avant soirée pour pouvoir rentrer.	Pas forcément d'anticipation pour rentrer.
Définie en amont comme un grosse soirée.	Non définie en amont comme soirée.
Ambiance : Euphorie, dynamisme.	Ambiance : Tranquillité, calme.
Exceptionnalité.	Banalité.
Des lieux publics.	Des lieux privés. (Moins souvent public)
En groupe, en collectif.	Entre amis proches, sphères réduites.

5. DES CARACTÉRISTIQUES SPATIO-TEMPORELLES

Nous allons consacrer ce chapitre cinq aux caractéristiques spatio-temporelles de la soirée. Dans un premier temps, ce chapitre abordera les trois séquences qui caractérisent une soirée au sens large, à savoir : l'avant-soirée, le temps présent de la soirée, et l'après-soirée. Nous terminerons par la séquence du temps présent, car il s'agit d'un temps à part des deux autres. À la suite de cela, il conviendra d'approfondir d'autres caractéristiques spatio-temporelles telles que le lieu géographique, Villages-Montagne versus Villes-Plaine, ainsi que le diurne et du nocturne.

Trois séquences de la soirée		
Séq. 1	L'avant-soirée	Stratégies d'avant-soirée pour pallier les risques du boire et conduire Connaissance des risques
Séq. 2	Le moment présent	Temps à part, hors des séquences 1 et 3 Basculement vers le boire et conduire Édulcoration ou reconnaissance des risques du boire et conduire
Séq. 3	L'après-soirée	Retour à une réalité contrastée Reconnaissance des risques

5.1. CONNAISSANCE ET STRATÉGIES POUR PALLIER LES RISQUES DU BOIRE ET CONDUIRE : L'AVANT-SOIRÉE

Stratégies d'avant-soirée pour pallier les risques du boire et conduire
Désigner un conducteur sobre
Ne pas prendre la voiture et voir sur le moment (rentrer à pied, appeler un taxi, ...)
Définir un lieu au dormir en amont de la soirée (Voiture, chalet, ami, ...)
Prévenir les parents qu'ils devront venir chercher
Ne pas boire beaucoup, anticiper avec une boisson sans alcool / Prévoir de ne pas boire du tout

Face à cette mise en place de stratégies pour pallier les risques du boire et conduire, nous pouvons constater que les jeunes connaissent ces risques. Ils ne sont pas des ignorants en la matière, ils ont conscience des risques du boire et conduire avant la soirée. Les jeunes conducteurs connaissent les dangers.

« Ouais j'essaie surtout de compter sur le timing et d'essayer d'anticiper si je sais ce que je fais plus tard. (...) Ouais donc c'est vrai que quand je vais en soirée j'aime bien savoir où je finis comme ça je peux anticiper. » (Mégane, p.10)

Malgré ces stratégies d'avant-soirée pour pallier les risques, nous avons relevé des situations dans lesquelles ces principes ne sont pas toujours appliqués par les jeunes conducteurs. Ou du moins ils tentent de le justifier. Même si les anticipations d'avant-soirée se retrouvent pour la plupart dans toutes formes de soirée, certaines différences sont visibles. Par exemple, ne pas boire avant la soirée est moins souvent ressorti comme une stratégie avant une grosse soirée. Souvent les jeunes souhaitent profiter au maximum de ces grosses soirées. En revanche, avant une simple soirée, il est plus fréquent que les jeunes anticipent leur consommation.

« Tu sais que c'est une grosse soirée et du coup et ben t'as envie de penser en mode que bahh c'est pas utile de rentrer en voiture parce que sinon tu peux pas boire beaucoup quoi. Et puis souvent le trajet est plus long, et du coup tu dois limiter ta consommation, alors autant ne pas prendre la voiture quoi. Alors que si c'est un petit trajet il y a moins de quoi limiter sa consommation. Au pire j'attends un petit moment, je discute un peu et après je prends la voiture » « Du coup non, les grosses grosses soirées, comme le comptoir, je ne prends pas. Et si c'est des soirées en plaine, et ben je reste dormir quelque part. J'anticipe plus. » (Anna, p.23)

« C'est vrai que je faisais ça au début que j'avais le permis enfaite, je buvais une ou deux bières en début de soirée, et après je buvais du sirop pour pouvoir descendre en voiture oui. Et du coup je me disais que c'était bon comme ça je pouvais prendre la voiture. Je prenais quand même la voiture alcoolisée au début, mais en mode chill. » (Sylvie, p.6)

Lorsque les jeunes racontent une situation de conduite en état d'ébriété, dans laquelle ils ne semblent pas avoir suivi l'une des stratégies d'avant-soirée partagées, ils se réfèrent à d'autres schèmes explicatifs pour justifier leur pratique. C'est avant tout la référence à leurs propres expériences qui leur permet de la justifier.

« Moi, j'ai jamais eu besoin en fait, je me suis toujours débrouillé autrement, mais là ouais... Et puis c'est pas souvent que j'ai des fêtes comme ça où je dois me déplacer. En général, c'est

plutôt à Martigny, donc t'as toujours un luna [bus circulant de nuit] ou à Sion aussi tu vois. » (Marion, p.6)

« Non, mais oui, on savait qu'on dormait les 4 là, la voiture c'était pas pour rentrer à la maison à [village de montagne]. La voiture c'était juste pour aller faire un tour. » (Marius, p.2)

Ces schèmes explicatifs variables d'un répondant à l'autre, et d'un contexte à l'autre, illustrent des « cadres opératoires » pour rendre leur récit « juste » pour eux-mêmes et acceptables par autrui.

5.2. LE LENDEMAIN, UN RETOUR À UNE RÉALITÉ CONTRASTÉE

La veille, avant la soirée, les jeunes conducteurs connaissent les risques. Ils les anticipent en amont de la soirée en mettant en place des stratégies pour les pallier. Pourtant, il leur arrive dans le courant de la soirée de basculer dans la pratique à risque. De cela en découlent des réveils à caractère contrasté. Ils reconnaissent avoir pris des risques en conduisant après avoir bu. La connaissance de ces risques était déjà présente avant la soirée, elle s'est dissoute dans le courant de la soirée, et est réapparue le lendemain matin.

« Après c'est vrai que durant la soirée tu sais jamais ce qui t'arrive, tu croises un copain, un autre te propose d'aller en after et puis bah ça brouille tous tes plans (...) Donc là, j'ai vraiment joué avec le feu. » (Mégane, p.10)

Mégane illustre bien dans son discours cette idée que le temps d'avant la soirée, et celui d'après la soirée, sont des temps à part de celui du *pendant* la soirée. Elle explique avoir beau tout faire pour anticiper les choses avant, pourtant « durant la soirée tu sais jamais », et tous ses plans sont brouillés. Dans l'avant-soirée, elle connaissait les risques, mais le courant de la soirée a changé le cours de son anticipation. Elle réalise alors le lendemain qu'elle a « joué avec le feu ».

Une autre forme de reconnaissance du risque le lendemain de la soirée est celle du jugement sur soi-même, au-delà du fait d'avoir « joué avec le feu » certains jeunes se jugent eux-mêmes comme étant des « crétiens ».

« Le lendemain matin je me suis vraiment dit que c'était débile » (Marius, p.5)

« Non, mais je ne sais pas ce qui m'a pris, c'est vraiment débile » (Sylvie, p.4)

« Bahhh au moment où je fais le con, je me dis qu'il y a un risque, mais je le sous-évalue clairement. Puis, le lendemain, je me rends compte que c'est pas malin. Et puis je me dis que je n'aurai pas du le faire le lendemain » (Sylvain, p.3)

« Je ne sais pas pourquoi j'ai fait ça » (Sylvie, p.3)

« Alors, le lendemain, je ne comprends pas, et je me dis que c'est complètement con !!!! » (Marius, p. 3)

Les jeunes se jugent eux-mêmes très sévèrement le lendemain sur leur attitude durant la soirée et sur la prise de risque à conduire alcoolisé. Sylvain se « rend compte que ce n'est pas malin » le lendemain. Il explique avoir « sous-évaluer » le danger pendant la soirée. Le lendemain de la soirée s'assimile donc à un retour à une situation, qui lie jugement sur soi-même et reconnaissance des risques pris la veille dans le temps présent de la soirée. Au-delà du jugement sur soi, les jeunes expliquent ne pas avoir compris pourquoi ils ont fait cela sur le moment et le regret apparaît également.

5.3. LE TEMPS DE LA SOIRÉE : TEMPS FIGÉ ET BASCULEMENT

Ce caractère contrasté du lendemain de soirée s'explique par la réalité « hors du temps » qui caractérise le présent de la soirée. Dans le temps présent de la soirée, les jeunes conducteurs semblent être pris dans un séquençage de soirée différent du « avant » et du « après » soirée. Tout est décrit comme si le temps était figé. Cette sous-section nous permettra d'approfondir ce temps spécifique. Dans la plupart de leurs récits, les jeunes conducteurs racontent que dès lors que la soirée est lancée, sous l'influence de l'alcool, tout peut changer dans le déroulement de leur soirée. C'est avant tout l'idée d'un basculement vers le boire et conduire qui est ressorti. Tout est décrit comme si les jeunes étaient hors du temps et pas en phase avec le réel. Seul le moment présent est important à leurs yeux.

« Je sais que si je pars en soirée. Comme je veux profiter à fond, je veux m'éclater. Je ne veux pas faire les choses à moitié, je ne vais jamais boire juste une ou deux bières. Si je vais en soirée, vraiment je bois quoi. » (Marius, p.8)

Contrairement aux stratégies d'avant-soirée et aux lendemains contrastés, les récits concernant le temps figé semblent plutôt dénués de tout rapport aux risques. Les jeunes décrivent le déroulement de leur soirée comme s'ils n'avaient pas connaissance des conséquences ni des risques durant la soirée. D'ailleurs, le registre du moment présent ressort très fortement dans les discours : *« Ouais, mais sur le moment ... » ; « je suis dans ma bulle » ; « je n'y pense plus ... »*

Le temps figé de la soirée ne semble pas être conçu de la même façon que les autres temps de leur vie. Il est défini comme un temps dans lequel les délais, les évaluations, et les conséquences du lendemain sortent du cadre habituel et ne sont pas pris en compte.

« C'est parce que du coup souvent, quand t'as bu de l'alcool c'est que t'as passé une bonne soirée la plupart du temps. Tu t'es un peu enjaillé un peu. L'alcool, ça enlève quand même la perception du danger. J'ai l'impression de plus gérer quand j'ai bu de l'alcool, mais en même temps je le sais que j'aurai cette impression donc je me méfie un petit peu. Et puis du coup, euh je profite. Ben en gros je fais le crétin parce que j'ai l'impression que je suis moins en danger quand même. » (Sylvain, p.2)

S. Le Garrec définit cette idée au travers du terme de « temps à-côté ». Pour l'auteure, ce temps spécifique « rompt avec les effets structurants des différents temps sociaux (synchronisation et organisation, référence des durées et des rythmes) et marque une discontinuité avec le temps « normalisé » des différentes sphères sociales des jeunes (lycée, famille loisirs). »⁶⁵ Ce temps spécifique ne respecte pas les modes de relations mises en place dans le quotidien des jeunes, et se centre sur l'individu qui ne prend plus en compte les contraintes. La soirée offre justement ce temps atypique, un temps que les jeunes vivent intensément comme un moment unique. C'est cette immédiateté qui permet de mettre de côté les risques du boire et conduire.

« Bah dans un coin de ma tête je pense un peu à l'accident oui. Mais bon, après au moment où je prends le volant, je pense pas à peut-être faire un accident. » (Sylvie p.3)

Dans cet extrait, Sylvie exprime très bien cette idée de l'impensé des conséquences dans le moment présent. Elle parle du « coin de sa tête » dans lequel elle doit sûrement avoir une certaine conscience des risques, mais nous explique ensuite que sur le moment elle n'y pense pas du tout.

« Oui, je m'en rends compte, mais sur le moment, enfin, quand c'est la fin de soirée, que t'es fatigué, t'as envie de rentrer. Ah c'est clair que t'es vite à la maison. C'est plus simple, mais après, c'est vrai que je me pose toujours la question, est-ce qu'on est vraiment trop saoul ? » (Colette, p. 5)

Au-delà du caractère immédiat du présent de la soirée, des termes tels que « se lâcher » « faire les cons » « faire des conneries » sont également ressortis des entretiens. Ces éléments sont utilisés par les

⁶⁵ LE GARREC S., *Ces ados qui en prennent, sociologie des consommations toxiques adolescentes*, Éditions Presses du Mirail, Toulouse, 2002, p.260.

jeunes pour décrire un moment de basculement. C'est à la suite de ce basculement que les jeunes décrivent pratiquer le boire et conduire. Dans ce sens, le temps figé de la soirée semble donc découpé en deux sous séquences. Une première séquence durant laquelle le jeune est toujours conscient des risques du boire et conduire. Puis, avec l'alcoolisation au cours de la soirée et de l'ambiance, rien ne semble risqué.

« C'était à [dans un village de montagne] ma pire expérience d'avoir pris le volant je pense que ma consommation elle devait se monter à peut-être 6-7 bières, et peut-être 5 boissons d'alcool fort en plus. Et puis ouais, je ne suis pas une grande consommatrice d'alcool fort, parce que je ressens assez vite les effets. Mais ouais, quand j'arrive à un seuil, je m'arrête de boire parce que je sais que sinon je suis mal, donc j'arrive jamais à ma limite de me sentir trop trop mal. Je pense que c'est ça qui me protège et qui fait que rien ne m'est jamais arrivé encore. Je n'arrive jamais en fait à mon état limite. »

« Qu'est-ce que tu entends par limite ? »

« Ma limite c'est bah ça se décrit souvent le lendemain que j'ai des black out de la soirée ou alors sur le moment dans la soirée où j'ai besoin de vomir. » (Mégane, p.9)

L'extrait de Mégane illustre très bien ces deux séquences, d'ailleurs décrites par Véronique Nahoum-Grappe : « Il y a toujours dans la seconde forme festive de la fête, une deuxième frontière que franchissent ceux qui vont « trop loin », qui boivent mal, etc. Entre le premier moment, contenu par la mise en scène collective de gestes ritualisés, et le second, plus anémique, où les conduites d'excès comme norme, leur incitation collective (par exemple celle du « boire ») forment les principales contraintes, les passages s'effectuent avec plus d'entrain, comme d'emblée, dans la seconde forme festive, censée être celle de « l'éclatement » ». ⁶⁶

« Et puis là on s'est marré quoi. On allait faire des sauts avec la voiture. Et moi sur le moment, ça me faisait bien rire. Pour être honnête, je n'ai jamais pensé aux risques genre accident. Pourtant, ils ont déjà eu un accident, pris dans un arbre. Mais sur le moment, moi je n'y pense pas aux risques parce que ça me fait tellement rire. » (Marius, p.9)

« Bah typique bah la dernière fois que j'ai cassé ma voiture, c'était parce que ouais, on avait fini de travailler et on voulait commencer l'apéro, il était genre 16h. Ensuite, on est sorti sur [une ville en plaine], et après on est allé sur mon terrain faire les cons (...) Et puis après on est parti en direction de [un village en plaine], j'ai plus le nom exact du bled, c'était à 1h de route (...) On allait là-bas ensuite, à 4h, on a voulu rentrer, c'est lui qui a conduit, il était bourré encore plus. Et on est revenu. Moi j'ai pris ma bagnole après, et puis j'ai fait le crétin dans la forêt et j'ai explosé la jante. Parce qu'il y a un petit passage assez cool au-dessus de chez moi

⁶⁶ NAHOUM-GRAPPE V., « Sortir ! L'imaginaire social des conduites festives » in *Agora débats/jeunesses*, Volume 7, Numéro 1, 1997, p.34.

dans la forêt. Puis bon, quand on fait les crétins, c'est rigolo à plusieurs quand on n'a pas bu.» (Sylvain, p.1)

« On ose plus danser, on ose plus parler à des gens, on ose plus draguer. On va grimper sur des poteaux alors qu'en temps normal on n'oserait jamais.» (Marius, p.13)

Dans la première séquence, celle de la montée progressive des effets de l'ivresse, les jeunes expliquent que l'alcool leur permet beaucoup de choses. *« Dans la soirée on ose plus. »* L'alcool désinhibe et permet de parler, de draguer. Dans la seconde étape, ces passages à l'acte s'intensifient jusqu'à des (in)conséquences que les jeunes jugeront alors dans la phase du « lendemain » comme regrettables.

« Euh alors, je pense que c'est parce que du coup souvent, quand t'as bu de l'alcool c'est que t'as passé une bonne soirée la plupart du temps. Tu t'es un peu enjaillé un peu. L'alcool, ça enlève quand même la perception du danger, j'ai l'impression. » (Sylvain, p.3)

Sylvie explique aussi avoir atteint cette limite et c'est là qu'est intervenue sa pratique à risque du boire et conduire. C'est donc dans ce temps figé de la soirée, et plus précisément dans cette phase de basculement, que le boire et conduire apparaît chez les jeunes conducteurs.

« On avait fait un before, donc de nouveau on était à [un village de montagne], et puis là de nouveau on avait fait une soirée dans une maison, et là on voulait aller dans un bar. Le trajet là aussi on en avait pour 10 minutes. Et puis ouais même pas et puis sur la route donc moi j'avais ma voiture pleine, mais plus que pleine parce que normalement j'ai une capacité de 4 places et là on était je pense 6 ou 7 dans la voiture et j'ai croisé une pote qui était devant aussi avec plein plein de potes dans sa voiture et puis du coup bah pour la challenger je me suis dit je la dépasse, sauf qu'on arrive à hauteur du rond-point, il y avait aucune circule, du coup je l'ai dépassée en prenant le rond-point sur la gauche. Je suis arrivé devant elle à la fin du rond-point et là on a mis plein gaz. Et puis elle est venue après en double file, sur la voie de gauche à côté de moi, et puis là, de nouveau à ouvrir la fenêtre, à se crier des trucs, enfin faire les débiles, puis là tu te rends compte que ouais, bah heureusement t'es tout seul sur la route. Sur le moment tu ne réfléchis tellement pas et ça c'est quelque chose que je sais que je ne ferai pas en pleine journée si je suis pas du tout alcoolisée. Parce qu'avec de l'alcool tu fais des conneries quoi. T'es un peu dans une euphorie dans ta voiture. » (Sylvie)

La montée progressive de la désinhibition en cours de soirée est donc caractéristique de la première séquence durant la soirée. Dans l'extrait ci-dessus, l'étape de conduite avec alcool intervient ensuite. Toutes les stratégies pour pallier les risques avant la soirée, sont dès lors mises de côté ou oubliées par les jeunes. Ce qui explique le basculement vers le boire et conduire, c'est justement ce moment où cela bascule, celui où les jeunes atteignent leurs limites. Tout rapport aux risques se dilue dans ce « temps

à-côté ». Les jeunes conducteurs n'ont plus connaissance des risques, car ils sont « dans leur bulle » et « l'alcool les rend fous ». C'est dans ce moment de dilution du risque que les jeunes conducteurs passent à l'acte du boire et conduire.

5.4. TEMPS PRÉSENT DE LA SOIRÉE : ÉDULCORATION DES RISQUES

Nous l'avions vu précédemment, les « bonnes raisons » amenées par les jeunes conducteurs ne sont pas les mêmes quand il s'agit d'une grosse soirée ou d'une simple soirée.⁶⁷ En revanche, la pratique du boire et conduire se fait finalement dans toutes les situations décrites ici. Cette pratique du boire et conduire subit alors des effets de renforcement ou de réduction en fonction des conditions-cadres dans lesquelles elle prend place. Nous parlions précédemment de « cadres opératoires » permettant de rendre le récit acceptable aux yeux d'autrui. Dans le cadre du temps figé de la soirée, nous avons nommé ce processus de justification : édulcoration des risques. Les jeunes conducteurs, peu importe le type de soirées, atténuent les risques du boire et conduire. Ils se justifient et rendent une pratique condamnable en une pratique acceptable par ses conditions spécifiques.⁶⁸

« Bahhh c'est sur le moment enfaite. À la base je m'étais dit que j'allais dormir dans la voiture. Mais je pense que sur le moment j'ai très peu réfléchi, j'ai été impulsif. » (Marius, p.4)

« Et d'ailleurs, pendant la soirée, je m'étais dit en plus vas-y tu laisses la voiture au pub là, t'es trop saoule, et je vais la chercher demain matin. Mais après, ouais sur le moment j'avais la flemme. » (Sylvie, p.2)

Premièrement, l'alcool est ressorti comme un moyen souvent utilisé par les jeunes conducteurs pour justifier leur perte de conscience et édulcorer le risque.

« Quand je bois, sur le moment enfaite... Moi souvent c'est la musique aussi, l'alcool et la musique, cela me met dans ma bulle enfaite. » (Marius, p.3)

« Je n'étais pas euphorique comme quand tu deviens fou avec l'alcool. » (Mégane, p.7)

« Mais cette fameuse fois là avec Finn, je ne l'avais pas fait, j'avais été beaucoup trop loin dans l'alcool. J'arrivais plus à me focus. » (Sylvie, p.4)

Pour certains, l'alcool est le responsable de leur envie de faire des « conneries » qui augmente, et les pousse à prendre le volant en ayant bu. L'alcool devient l'explicatif du basculement dans le temps présent.

⁶⁷ Ceci fait référence au chapitre 4.3. de ce travail.

⁶⁸ LE GARREC S., & DAMOUR C., *loc.cit.*

« C'est moi dans ma tête, au bout d'un moment avec l'alcool je tourne et j'ai des idées de con quoi. » « L'alcool ça rend fou » (Marius, p.4)

Les jeunes atténuent le risque en désignant les effets désinhibant de l'alcool. Le risque est dématérialisé et mis à distance. Ce processus de mise à distance du risque est développé par P. Peretti-Watel.⁶⁹ Il parle plus précisément du déni de responsabilité comme étant le processus par lequel les jeunes justifient leurs actes par le biais d'excuses liées à des responsabilités d'autres personnes ou d'autres objets (la voiture, l'alcool, la route, ...) Cette désignation de l'alcool comme explicatif peut s'assimiler à un déni de responsabilité. Cette désignation de l'alcool est à comprendre au travers de la mise à distance du risque, mais aussi par le terme « d'ambiance » souvent utilisé par les conducteurs. En évoquant l'alcool qui désinhibe, les jeunes font référence plus généralement à l'ambiance globale, festive, de la soirée qui tend à minimiser les risques.

« Alors je pense que j'oserai moins non clairement je n'oserai pas. Avec l'alcool j'ose plus. Ça fait que je réfléchis moins aux conséquences, mais comme dans le sport à nouveau quand tu es dans ta bulle, tu ne penses plus à ces choses-là. Avec de l'alcool je réfléchis encore moins, c'est pour cela que j'ose plus. » (Marius, p.13)

Dans le milieu festif, les effets de l'alcool sont omniprésents. D'après V. Nahoum-Grappe, il y règne une sortie d'« esprit » durant la consommation qui plonge les jeunes dans un contexte spécifique. Ainsi, une forme d'ivresse généralisée gagne peu à peu les jeunes en cours de soirée, jusqu'à ce que les consommateurs en ressentent fortement et collectivement les effets de l'alcool. « La petite musique d'enivrement se joue sur la même grille, une courbe ascendante, dans laquelle on plonge, et qui dilate le présent jusqu'à un point d'acmé à trouver, tous ensemble ou chacun pour soi, et une fin de l'histoire avec le sommeil ou le petit matin dégrisé. »⁷⁰

« Parce qu'il fait trop froid, je ne voulais pas marcher, et on était à la maison en 15 minutes de marche ce soir-là avec la neige. » « Et puis la bagnole. Bah ça va plus vite. » (Sylvie, p.2)

« Il fallait que je rentre chez ma mamie. J'avais pas d'autre endroit pour dormir. » (Sylvie, p.5)

« Bah ça me motivait juste de me dire que je serais à la maison et qu'après, pour le lendemain, c'est beaucoup plus pratique. » (Mégane, p.6)

⁶⁹ PERETTI-WATEL P., *La sociologie du risque*, op.cit.

⁷⁰ NAHOUM-GRAPPE V., *Vertige de l'ivresse : Alcool et lien social*, Editions Descarte & Cie, Paris, 2010, p.58.

Le report de responsabilité est aussi visible dans le processus d'édulcoration des jeunes par des variables qui leur sont extérieures et incontrôlables de leur point de vue. C'est donc en énumérant des éléments qui ne dépendent pas de leur personne comme la météo ou la distance entre le lieu de fête et le domicile, que les jeunes neutralisent le sens du risque du boire et conduire. Le risque est édulcoré et en devient impensé.

« Mais j'ai l'impression aussi, des fois, ça c'est un aspect qui peut jouer. Parce que si tu vas à une soirée en voiture, genre une grosse soirée au Pub à [un village de montagne], tu vois, et puis tu veux rentrer sans la voiture le lendemain, tu dois retourner la chercher. Et puis ça peut, ça peut te saouler. Une fois, je n'avais pas encore le permis, je dirais que souvent c'était mes potes qui prenaient la voiture. Et puis, des fois, ils prenaient la voiture en ayant bu. Ils font attention à leur consommation, mais je pense que s'il y a un contrôle de police, ils sont pas bien et puis ça fait chier de laisser la voiture à [un village de montagne] puis de rentrer en taxi parce que tu dois venir chercher la voiture le lendemain. » (Tim, p.3)

Au-delà de cette ambiance globale et des variables extérieures, l'idée de la tentation sur le moment et l'excuse de la facilité sont également utilisées pour atténuer le risque.

« On la prend quoi, elle est là devant nous. Maintenant c'est trop tentant. » (Sylvie, p.2)

« Normalement on ne prend jamais la voiture au comptoir ... c'est trop tentant. » (Sylvain, p.5)

Ils se sentent fatigués, il est tard le soir, et ils n'ont aucun moyen pour rester sur place. L'ensemble de ces raisons leur permettent de justifier leur prise de risque, et de se déresponsabiliser par ce contexte pas idéal à leurs yeux.

« Bah ça me motivait juste de me dire que je serais à la maison et qu'après, pour le lendemain, c'est beaucoup plus pratique. Mais on serait ouais, mais en fait. J'étais totalement lucide, j'étais vraiment pas sous l'emprise de l'alcool pour prendre ma décision. Et puis c'était vraiment juste me dire que j'avais envie de mon confort de la maison et que j'avais pas envie de rester là à traîner. Surtout qu'ils voulaient faire un after les copains et puis bah j'étais déjà fatiguée, ça me branchait plus ça. Moi je voulais juste rentrer à la maison, et c'était loin. » (Mégane, p.6)

L'ensemble des caractéristiques données par les jeunes conducteurs à la soirée leur permettent de d'édulcorer les risques. L'alcool et ses effets, ou la « flemme » liée à l'heure tardive de la soirée, dématérialisent le risque. Cette mise à distance du risque crée un temps figé dans lequel le champ des possibles est agrandi. Un autre élément plus inattendu est apparu dans nos analyses. La météorologie du moment est ressortie comme une bonne raison donnée à la pratique du boire et conduire.

« C'était 4h du matin, c'était l'hiver, tu vois, il faisait froid. La salle était fermée donc y'a vraiment tout le monde qui était parti. » (Marion, p.3)

« Ouais, il neigeait, il y avait beaucoup de nuages. » (Sylvain, p.1)

Cet aspect n'est que très peu abordé dans la littérature. Pourtant plus d'un tiers des interviewés ont abordé cette question dans les entretiens. La météo est utilisée à double escient dans les discours. Elle est à la fois une « bonne raison » de prendre le volant en ayant bu, car « il fait froid » « il fait mauvais » et « j'ai la flemme de marcher sous la pluie ». À l'inverse, la météo est aussi ressortie comme étant un facteur préventif. Dans certaines situations, les conditions météorologiques dissuadent les jeunes de prendre le volant. Pour d'autres, même si la météo est mauvaise, cela ne les empêche pas de conduire :

« Alors moi si il y a de la neige je roule doucement. S'il n'y a pas de neige, je conduis comme je conduirai normal, donc à peu près vite quand même, parce que je conduis assez vite en général. Mais je vais pas aller plus vite quand j'ai bu ça non. » (Sylvie, p.3)

Les jeunes se concentrent souvent sur les conditions météorologiques lorsqu'ils doivent choisir entre boire et conduire. Ceci peut être mis en lien avec le contexte géographique du Valais, canton de montagnes, dans lequel les chutes de neige et les routes verglacées sont fréquentes. Ce rôle joué par la météo permet de découler sur la distinction entre les villes de plaine et villages de montagne.

5.5. VILLAGES - MONTAGNE VS VILLES - PLAINE

Sur la base des récits d'expériences, nous avons relevé combien les contextes géographiques où se déroulent les soirées, comme dans des petits villages, des vallées latérales, en plaine du Rhône, ainsi que dans les grandes villes comme Martigny ou Sion, sont déterminants dans les différences des prises de risque au volant.

« Bah je me dis tu vois si t'es par exemple sur l'avenue de la gare, puis d'un coup t'as un gosse qui traverse comme ça, et ben peut être que là t'as la demi-seconde qui te prend en plus que d'habitude pour freiner, parce que t'as bu de l'alcool, elle peut être fatale. Alors que sur l'autoroute, c'est différent, une demi-seconde c'est moins grave. En ville de Martigny, je pense que j'ai un peu plus de pression quand même, je pense que je fais un peu plus attention oui. Mais maintenant que j'ai le permis définitif, non, je pense beaucoup moins. Je bois pas rien, mais je fais attention juste à pas être trop trop saoule. » (Marion, p.9)

La manière dont le risque du boire et conduire est caractérisée en soirée diffère selon que l'on se trouve dans un petit village en montagne ou dans une ville en plaine. Premièrement, la montagne, les petits villages et les vallées sont des contextes renforçant la pratique du boire et conduire. Dans les discours, le basculement vers le boire et conduire prend plus facilement place lorsque les jeunes se situent dans un contexte de petit village ou de montagne. Bien souvent, dans un contexte de soirée dans un petit village, les jeunes ne prévoient pas en amont un moyen autre pour rentrer, ils savent qu'ils pourront rentrer à pied au besoin ou alors appeler leurs parents qui ne sont pas loin. Mais paradoxalement, c'est dans ces contextes qu'ils prennent le volant, alors que d'autres moyens peu contraignants sont possibles. Colette nous explique oser plus conduire dans le village de plaine où elle vit :

« Enfin je pense qu'on était tous un peu saoul, un peu pompette. Et on s'est tous dit : Bon ben on y va comme ça. On est plus vite au village. Et puis du coup, j'ai pris le volant. Ouais. Après, j'ai repris encore, on est parti du village, j'ai repris le volant du village jusqu'au Jocker. Et puis après ben voilà. » « Ouais, alors je pensais pas prendre la voiture honnêtement pour aller du coup de la cave jusqu'au village, mais bah là c'était enfin la solution de facilité, je ramenaient un peu tout le monde, on allait tous ensemble au village et puis c'était rapide, puis voilà quoi. » (Colette p. 7)

Sylvie et Mégane, étudiantes dans un petit village de montagne, ont, elles aussi, décrit des situations de boire et conduire plus fréquentes dans cette région, plutôt qu'à leur domicile en plaine du Rhône. En plus de cette distinction que nous pouvons faire entre le contexte de montagne et celui de ville, l'impact de ces contextes sur le rapport au boire et conduire dépend aussi de l'aspect sécurisant des lieux. Le contexte rural est décrit comme plus sécurisant, mettant le jeune dans des conditions « favorables » à la pratique du boire et conduire.

Selon P. Slovic, la perception du risque d'un individu se construit sur la base de la somme entre ce qu'il perçoit de la réalité et ses acquis culturels et émotionnels.⁷¹ Cette perception, déjà multidimensionnelle dans sa construction, est aussi multifactorielle par le fait qu'elle est influencée par d'autres facteurs psychologiques, sociaux, institutionnels et culturels. Parmi eux, l'auteur définit notamment le sentiment de maîtrise. Il explique que « lorsque nous sentons que nous contrôlons une situation, nous percevons le risque comme moins important ». ⁷² L'aspect sécurisant du contexte renforce la pratique du boire et conduire et est davantage relevé en montagne, vallée, petit village. Le risque est alors moindre par l'aspect sécurisant du contexte dans lequel la pratique risquée est entreprise. Cela s'explique par le peu de contrôles de police, mais aussi avec la petitesse de ces territoires ruraux. Aussi, peu importe où il se trouve, le jeune est « proche de la maison ». De fait, la

⁷¹ KERMISCH C., « Vers une définition multidimensionnelle du risque », in Vertigo, la revue électronique en sciences de l'environnement, Vol. 12 n°2, paru en septembre 2012, [En ligne], consulté le 2 janvier 2022.

⁷² HILLSON D., « Facteurs non rationnels et perception du risque. » paru en août 2008, [En ligne], consulté le 2 janvier 2022.

durée du trajet ressort aussi comme une variable non négligeable. Lorsque la durée du trajet est courte, des arguments de type sécurisant ressortent également.

« C'est des trajets de maximum 10 minutes. Parce que les copains ils habitent tous sur le chemin. Du coup je les pose au fur et à mesure puis après je rentre chez moi et puis ça fait 10 minutes de trajet, pas tellement plus. » (Mégane, p.5)

Afin de synthétiser l'ensemble des caractéristiques liées aux lieux qui déterminent le boire et conduire, nous en avons fait un tableau.

Pratiques et représentations du boire et conduire selon le lieu		
	Montagne, petits villages, vallées.	Plaine, grandes villes.
Distance de trajet	Souvent des trajets plus courts	Des plus longues distances à parcourir
Aspect sécurisant	+ sécurise	- sécurise
Risque du contrôle de police	Faible Peu présents Connaissances	Elevé Présents Grand nombre, donc peu de connaissances
Risque de l'accident	Faible Petites routes Peu de trafic	Elevé Grands axes Beaucoup de trafic
Mise à distance du risque	Renforcée	Moindre
Impact sur la pratique du boire et conduire	Renforce la pratique du boire et conduire	Réduit la pratique du boire et conduire

5.6. LE DIURNE ET LE NOCTURNE

À l'exception de certains événements diurnes dans lesquels les jeunes sont invités à consommer de l'alcool (Exemple de la dégustation de vin de Colette ⁷³), les risques du boire et conduire sont le plus souvent mentionnés la nuit. Même s'ils savent que la nuit est plus risquée en termes de conduite sous effet d'alcool, ils parviennent tout de même à s'en dédouaner lors des soirées.

« C'était à [un village de montagne], et puis ça devait être, je pense, 4h le matin, on avait eu un tournoi de Beer Pong et puis j'avais un ami qui était vraiment, vraiment pas bien. Il était pas en mesure de rentrer à pied à la maison, genre il dormait dans un coin et puis. Ben en fait, j'ai pris sa voiture pour le ramener chez lui. Mais euh. Ouais je pense, j'étais vraiment pas en état de conduire non plus quoi j'avais, j'avais 2 pour 1000, je pense, un truc comme ça, mais vraiment. » (Tim, p.1)

La pratique du boire et conduire considérée comme risquée est bien plus souvent citée dans des contextes nocturnes. La nuit est une temporalité à côté, celle de tous les possibles : un temps sans lendemain, sans répercussion et donc sans risques. ⁷⁴ « La nuit est quasi systématiquement associée à la liberté de faire ce que l'on veut. Elle se distingue du jour par cette représentation plus légère puisque sans contraintes. La nuit est alors un temps pendant lequel on se lâche, on se libère, on s'amuse, se détend. La nuit est décrite essentiellement comme une récréation par rapport au poids réel incarnée par le jour, le temps de la nuit paraît plus fluide. » ⁷⁵ La nuit est donc bien plus souvent associée à la fête, à l'ivresse, et au fait de se lâcher. ⁷⁶ La consommation abusive d'alcool est plus présente, tout comme les accidents de la route. La réalité des contrôles de police est, elle aussi, ressortie comme plus fréquente dans le nocturne.

« Ben, je dirais que les flics on les croise plutôt la nuit. Parce que maintenant on les voit souvent traîner devant le Jocker. Ils viennent faire la tournée dans le parking. Et puis je me dis qu'il y a des horaires où ils pensent que les gens ils ont fini la fête. Genre tard le soir, vers minuit ou comme ça. » (Colette, p.8)

En fonction de ce contexte temporel, les représentations des risques sont différentes. Dans la lumière du jour, les jeunes se sentent beaucoup plus en sécurité, leur rapport au risque est plus faible. Ils disent avoir le contrôle de la situation, et savent très bien conduire en journée.

⁷³ Extrait de l'entretien de Colette, p.49.

⁷⁴ Référence au chapitre 5.3. « Le temps de la soirée : temps figé et basculement », p. 48.

⁷⁵ EPINASSE C. & BUHAGIAR P., *Les passagers de la nuit ; Vie nocturne des jeunes*, Éditions L'Harmattan, Paris, 2004, p.64.

⁷⁶ NAHOUM-GRAPPE V., *op.cit.*, p.148.

« Franchement les conditions-là tu vois 3h de l'après-midi y a pas grand monde sur l'autoroute puis l'autoroute c'est quand même tout droit. Moi je la fais tout le temps, je la connais, c'est tout droit. » (Marion, p.9)

D'autres mentionnent la police comme quasiment jamais présente la journée ou du moins pas pour un contrôle d'alcoolémie.

« Ouais parce que je me dis en plus, ils me croisent en pleine journée, ils vont pas forcément me faire souffler. Enfin sauf si ils voient que vraiment j'ai l'air pas bien quoi. Mais je pense pas qu'ils me feraient souffler obligatoirement en journée. » (Colette, p.6)

Ainsi, la nuit forme une temporalité ouverte sur tous les possibles. À l'inverse, le diurne est la temporalité de la droiture et de la sécurité, celle dans laquelle personne ne « se lâche », et où la police ne contrôle pas l'alcool. Comme mentionné précédemment, c'est avant tout durant la soirée, que les jeunes pratiquent le boire et conduire à risque. Même si les jeunes semblent savoir que la nuit un moment risqué pour conduire avec de l'alcool, elle en devient pourtant le lieu de tous les interdits. C'est même au travers de cet argument de la nuit que les jeunes justifient leurs pratiques risquées. S. Le Garrec explique ce paradoxe par le fait que le trop boire la nuit est devenu une pratique normalisée dans nos sociétés. « Les significations différenciées entre le jour et la nuit, vont de pair avec le regard sociétal de ce qui est autorisé et non autorisé, et délimite également les manières d'être soi dans la « normalisation » et la théâtralisation. Cette frontière est symbolisée par le passage dans la nuit. »⁷⁷

Ce chapitre, basé sur les caractéristiques spatio-temporelles, démontre en quoi les contextes sont déterminants, à la fois dans la manière de concevoir le boire et conduire, mais aussi de le pratiquer. Nous avons relevé trois modalités contextuelles : la séquence de la soirée, le lieu, et les moments (jour vs nuit).

⁷⁷ LE GARREC S., *op.cit*, p.165-173.

6. LES PROFILS-TYPES DE CONDUCTEURS BUVEURS

Au-delà du contexte, il nous est paru important d'analyser les types de caractérisations données au risque du boire et conduire lui-même. Dans nos entretiens, nous avons fait face à des discours variés d'un conducteur à l'autre en matière de définition et de représentations des risques. Selon P. Peretti-Watel, cela est dû au fait que chaque individu possède son propre « portefeuille » de risques, chacun définissant le curseur de sa perception à un autre niveau que les autres.⁷⁸ Cette hétérogénéité, nous l'avons perçue dans la manière dont les jeunes qualifient ces risques. Certains l'ont évoqué comme un jeu avec la police. Pour d'autres, boire et conduire fait partie intégrante de l'ambiance de la soirée. Alors que pour d'autres encore conduire avec de l'alcool s'assimile à une aptitude de contrôle hors pair. Face à cela, nous avons construit des profils-types de conducteurs buveurs. Un type est un modèle idéal permettant de classer un ensemble de caractéristiques pour un objet donné.⁷⁹ Dans ce chapitre, sera développé dans un premier temps le profil-type contrôlant, caractérisé par une gestion endogène et une auto-évaluation de l'aptitude à la conduite. À la suite de cela, nous aborderons le profil-type impulsif, divisé en deux sous-profil : l'hédoniste et le défiant. Pour finir ce chapitre, nous questionnerons les profils-types à l'épreuve du genre.

Profils-types	Caractéristiques du profil
Contrôlant	Auto-évaluation de son aptitude à la conduite Connaissance du lieu Réassurance face au risque
Impulsif hédoniste	Boire pour s'amuser C'est comme jouer à la loterie
Impulsif performant	Boire pour défier ses limites Boire pour défier les autres

⁷⁸ P. Peretti-Watel, *op.cit.*

⁷⁹ Définition du terme « Type » dans le dictionnaire Larousse.

6.1. PROFIL-TYPE CONTRÔLANT : GESTION ENDOGÈNE ET BONNE APTITUDE À LA CONDUITE

Le premier profil-type que nous avons construit est celui de type contrôlant. Il a émergé des caractérisations utilisées pour définir les risques du boire et conduire au travers du contrôle. Nous avons distingué trois caractéristiques typiques de ce profil : une tendance à autoévaluer son aptitude à la conduite, une grande connaissance du lieu et une réassurance face aux risques.

6.1.1. Des critères d'auto-évaluation : l'aptitude à la conduite

Dans la majorité des entretiens, lorsque les jeunes évoquent leurs expériences du boire et conduire, ils affirment avoir été capables de conduire sur le moment. Ils se sentaient aptes à conduire et « n'étaient pas au point de se prendre un mur. » (*Mégane, p.2*) La capacité de prendre le volant jugée sur le moment relève d'une auto-évaluation de son aptitude à conduire. C'est plus précisément sur l'état physique et mental résultant des effets de la consommation d'alcool que se concentre cette auto-évaluation. Ne pas tituber, tenir debout, ou encore réussir à parler sont autant de spécificités mentionnées par les jeunes pour décrire leur aptitude à la conduite. C'est donc sur la base du jugement de leurs modifications corporelles ou de troubles perceptifs que les jeunes conducteurs déterminent s'ils sont aptes à conduire ou pas. Leur perception sur le moment, basée essentiellement sur des ressentis physiques, détermine l'évaluation qu'ils en font.

« J'essaie de me concentrer, mais je ne savais pas trop marcher. Du coup j'ai fait attention un peu pendant le trajet quoi. » (Sylvie, p.6)

« Tant que je peux encore parler, je me dis que c'est bon » (Florentin, p.3)

« Ouais, mais si d'un coup tu commences à voir trouble et tout. C'est genre le truc que ça t'arrive 3-4 fois par année ou t'es vraiment saoul. » (Thibaud, p.8)

« Physiquement, je me sentais absolument apte à conduire. » (Colette, p.9)

« Le 0,5 c'est comme tu bois ce que tu veux, mais bon il y a quand même des limites. Mais des limites que je me mets toute seule. Mes limites. Bah je vais pas... Si j'ai envie, je vais boire 2-3 bières, après j'essaie quand même de rester raisonnable, ouais. Je regarde dans mon physique. Enfin, je sens un peu tourner, on déconne. » (Colette, p.12)

Ces critères d'auto-évaluation sont bien loin de ce que la prévention préconise dans ses discours sur l'alcool au volant. Les standards préventifs présentent une « échelle quantitative » pour mesurer le taux d'alcool. Nous l'avons d'ailleurs mentionné dans la contextualisation de ce travail, les conducteurs avec un permis à l'essai doivent respecter un taux d'alcool de 0 ‰, alors qu'un conducteur ayant acquis son permis définitif peut aller jusqu'à 0,5 ‰. Même si les programmes de prévention définissent ce seuil, les jeunes conducteurs à l'essai interrogés dépassent la barre du 0 ‰,

mais disent tenter de rester tout de même sous la barre des 0.5. ⁸⁰ Dans ce sens, ils ne basent pas leur auto-évaluation sur le nombre de verres consommés ou sur leur taux d'alcool, mais ils se réfèrent plutôt aux effets que l'alcool a sur eux. ⁸¹ Cette manière d'évaluer son aptitude à conduire en étant alcoolisé ne s'inscrit pas dans un registre rationnel. Comme mentionné dans le chapitre sur le séquençage de la soirée, les jeunes ont conscience des risques du boire et conduire dans leur quotidien. ⁸² Mais dans le temps figé de la soirée, ils entrent dans une autre séquence. Les effets physiques décrits ne sont pas des effets perceptibles au premier verre d'alcool ingéré en début de soirée, mais plutôt au deuxième ou troisième verre voire plus. C'est au cœur de ce basculement que se retrouvent les normes d'usage. Dans cette séquence figée, les jeunes conducteurs se focalisent sur leur ressenti. Avant et après la soirée, ils connaissent la norme de principe de « prendre le volant en ayant bu est dangereux », mais cette dernière est « édulcorée » dans le temps figé. Les jeunes conducteurs ne se basent pas sur des variables quantitatives, comme les dl d'alcool, pour juger des risques, mais ils vont plutôt se centrer sur eux-mêmes. « Est-ce que je peux marcher droit ? » « Est-ce que je suis capable de parler ? » « Est-ce que ma vision est floue ? » Ces normes ne sont pas irrationnelles, elles sont différentes des principes rationnels véhiculés par les instances préventives. Selon P. Peretti-Watel, les profanes ne sont pas des « êtres stupides ». Ce qui distingue les experts des profanes, c'est que les profanes sont des raisonneurs, et non des rationalistes. Ils raisonnent sur des bases différentes que celles préconisées par les experts. Le discours expert n'est pas rejeté, il est simplement assimilé et modifié par un autre rapport à la réalité mobilisant d'autres critères. ⁸³

« Ben sur le nombre de verres, mais après c'est surtout qu'il y a des fois tu peux être plus saoule que d'autres plus rapidement pour le même nombre de verres » « Je me fie plutôt à mon état physique, à mon ressenti, je sens que je sens un peu tourné, on déconne » (Colette, p. 11)

« J'évalue comment je me sens, si je vois que je ne suis pas trop dans le mal c'est bon » (Mégane, p.5)

Dès lors, cette auto-évaluation de l'aptitude à la conduite, qui dépend d'une évaluation physique, définit une autre échelle de mesure que celle préconisée par la prévention. Dans le temps figé, les jeunes s'autoévaluent au travers de critères de contrôle. Ces derniers sont différents des critères des séquences d'avant ou d'après la soirée. Le contrôle dans le temps figé de la soirée est plus important qu'ailleurs, car les jeunes renforcent leur sentiment de sécurité. Comme mentionné dans le chapitre sur les caractéristiques spatio-temporelles, un contexte connu et proche du domicile renforce le sentiment de sécurité. Ici, les critères d'auto-évaluation fondés sur le contrôle renforcent le basculement vers la pratique. Les jeunes se persuadent d'être dans le contrôle et de gérer leur conduite.

⁸⁰ CONFEDERATION SUISSE, « Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, État le 1^{er} janvier 2020. », [En ligne], consulté le 23.11.20.

⁸¹ BLANCHARD S., « Be My Angel : formation des nouveaux promoteur.ice.s », cours donné à Sion dans le cadre de la formation pour nouveaux promoteur.ice.s de prévention, Promotion santé Valais, jeudi 15 octobre 2020, p.21.

⁸² LE GARREC S., *op.cit.*

⁸³ PERETTI-WATEL P., *op.cit.*

« J'essaie de me concentrer en général, souvent ce que fais, c'est même si je suis hyper bourrée, je vais me dire maintenant okay, je me calme deux secondes, je dois aller prendre la voiture. J'ai l'impression que mon cerveau il se met en mode lucide alors que avant j'étais complètement sur Babylone. Sauf qu'au moment de prendre la voiture j'ai un moment de concentration de 5 minutes où j'arrive à me concentrer à être précise dans mes mouvements et après je me concentre, je suis comme ça au volant, tu vois. » (Sylvie, p.3)

Dans l'extrait ci-dessus, Sylvie justifie son aptitude à la conduite. Elle explique sa capacité à s'autocontrôler, assimilable au contrôle lors d'une compétition sportive, ce qui lui permet de garder la main sur sa conduite. L'affirmation de son aptitude lui permet de mettre à distance le risque.⁸⁴ Ceci implique un renforcement du sentiment de sécurité, et la pratique du boire et conduire. Mais ces critères mentionnés dans le temps figé sont différents de ce qui ressort le lendemain, au moment de la reconnaissance des risques.⁸⁵ Malgré cette reconnaissance, la rétroaction du lendemain sur la séquence du pendant la soirée ne suffit pas à servir de prévention, car les jeunes recommencent lors d'une autre soirée. Bien au contraire, cette reconnaissance des risques le lendemain est en réalité une reconnaissance de l'aptitude à avoir eu le contrôle sur le moment et avoir géré les risques dans le temps figé. Une forme d'apprentissage de la pratique à risque se constitue au fur et à mesure de ces expériences de plus en plus « contrôlées ».

6.1.2. Connaissance du lieu

La connaissance du lieu est aussi utilisée pour justifier de la capacité de conduite chez les jeunes, et renforce la gestion endogène du risque.⁸⁶ Le contexte de petit village de montagne renforce le sentiment de gérer la conduite. De cela en découle que la pratique du boire et conduire peut-être mise à distance par deux facteurs en même temps, à la fois par le contexte, mais aussi par le sentiment de contrôle de la situation. Ceci fait référence à la thèse de P. Slovic avec son paradigme psychométrique du risque. Pour l'auteur, comprendre le risque signifie cerner à la fois les opinions des individus, mais aussi l'éventail de facteurs psychologiques, culturels et sociaux qui vont influencer ces opinions.

« Ouais, après oui t'as envie de faire des conneries, mais c'est des conneries que tu calcules tu vois. Parce qu'on connaît par cœur [un village de montagne]. Ouais, donc on se sait capable de circuler, après la route je la connais par cœur, donc je sais que à ce moment-là, il y a le rond-point. » (Mégane, p.4)

⁸⁴ P. Peretti-Watel, *op.cit.*

⁸⁵ Ceci fait référence à ce que nous avons démontré dans le chapitre 5.2. « Le lendemain, retour à une réalité contrastée ».

⁸⁶ Ceci fait référence à ce que nous avons démontré dans le chapitre 5.5., au sujet de la distinction entre les risques perçus dans un petit village en montagne, versus dans une ville en plaine.

Les jeunes conducteurs mettent aussi en place des stratagèmes liés à leurs connaissances du lieu pour distancer le risque. Choisir une route de campagne plutôt que la cantonale, éviter le centre-ville, contourner les sorties d'autoroute.

« Du coup, quand j'ai bu je sais que je passe tout le temps par chez Camille. Bah tu prends la route à plat, puis tu continues, puis tu descends vers le centre sportif, puis tu contournes par[zone du village de montagne], et tout ça. Puis là y a pas de flics. Et enfaite ouais vraiment je passe jamais au centre, car les flics si ils sont quelque part ils sont là. » (Sylvie, p.2) « Je sais qu'il faut aller doucement, je vais pas conduire comme une malade quand j'ai bu. » (Sylvie, p.3)

Dans l'extrait ci-dessus, Sylvie explique qu'elle contourne le centre du village pour éviter la police. De son point de vue, le risque à éviter dans ce contexte est le contrôle de police. Cette jeune conductrice vient de ce village, il s'agit donc d'un contexte qui lui est familier et dans lequel elle se sent en sécurité pour pratiquer le boire et conduire. De plus, en amont de son récit, elle nous a affirmé constamment évaluer sa capacité de conduite avant de monter au volant avec de l'alcool. Dans ce sens, elle atteste gérer la situation notamment du fait de sa capacité à se concentrer durant sa conduite. Cet exemple démontre bien le renforcement de la pratique qui passe à la fois par le facteur du lieu, mais aussi celui de la capacité que le conducteur est persuadé d'avoir.

6.1.3. Réassurance face aux risques

Le sentiment de maîtrise est un facteur influençant la perception du risque selon P. Slovic.⁸⁷ P. Peretti-Watel reprend également ce facteur, et explique que l'affirmation d'une maîtrise constitue une façon de neutraliser le risque. Derrière cette maîtrise, le discours expert est digéré, car les jeunes savent que prendre le volant alcoolisé est dangereux. Mais ils se justifient par le contrôle. L'attestation de cette maîtrise s'assimile à une réassurance face aux risques. Les jeunes autoévaluent leur aptitude à conduire, de plus ils connaissent le lieu, ce qui les réassurent face aux risques. Ceci constitue la troisième caractéristique du profil-type contrôlant. L'ensemble des jeunes de profil-types contrôlants affirment être capables de gérer les risques. Cette gestion du risque ne s'exprime pas de la même façon d'un jeune à l'autre. Nous avons relevé deux éléments : un premier sur la base de la consommation, et un second sur la base de la conduite. Pour justifier leur gestion, en lien avec leur consommation, les jeunes mentionnent la majeure partie du temps des limites à ne pas dépasser en termes de taux ou de verres d'alcool. Ces limites ne corroborent pas les taux légaux, mais recouvrent leurs imaginaires sociaux et leurs rapports expérientiels des effets de l'alcool sur le corps et leur aptitude à conduire.

⁸⁷ HILLSON D., « Facteurs non rationnels et perception du risque », *loc.cit.*

« Du coup je me suis dit heureusement que j'ai bu qu'une seule bière j'étais sûr de ma conduite. Mais si j'avais été saoule je sais pas comment j'aurais évité le truc. Peut-être j'aurai passé au-dessus de la barrière. » (Sylvie, p.3)

Pour autant, cette manière de gérer la consommation d'alcool n'est pas ressortie aussi fréquemment que celle de la capacité à gérer la conduite du véhicule. Il est donc intéressant de constater que la justification du boire et conduire se fait plus facilement par l'assurance d'une maîtrise de la conduite plutôt que d'une maîtrise de la consommation. Ce résultat est paradoxal par rapport à la centration des messages préventifs sur les questions de taux d'alcool ou de verres consommés durant la soirée. Si les jeunes conducteurs se focalisent en réalité davantage sur la gestion de leur conduite plutôt que sur la gestion de l'alcool en soirée, à quel point les programmes préventifs fondés plutôt sur la gestion de la consommation d'alcool sont-ils adaptés ?

« Ah oui, euh. C'est-à-dire que si je fais pas le con et que je veux pas chercher la merde, j'arrive à rentrer. Après oui c'est clair que je pense que j'ai beaucoup bu. En vrai, je n'ai pas réfléchi à si je buvais beaucoup ou pas pendant. J'ai pas réfléchi pendant la soirée à ne pas boire pour pouvoir rentrer. Ce soir-là, je pense que j'ai bu comme si je buvais dans une soirée où je ne conduisais pas. » (Marius, p.9)

« C'est vrai que je me dis clairement que je suis capable de conduire oui. Ça ne m'est d'ailleurs jamais arrivé de me dire le contraire hahaha (...) Il n'y a jamais eu une seule fois où je me suis dit que je ne prenais pas la voiture parce que je ne me sentais pas capable de conduire. Quand je prends le volant, je suis hyper focus, et puis j'ai de l'adrénaline en moi, je ne ressens pas de la peur, j'ai pas peur en fait. Je dois hyper me concentrer, et ça marche ! » (Sylvain, p.12)

Le profil-type contrôlant se caractérise principalement par trois éléments. Premièrement, une auto-évaluation de l'aptitude à la conduite. Le deuxième élément est la connaissance du lieu. Celle-ci permet notamment, par le biais de stratagèmes liés au trajet, de pallier les risques. Finalement, il est ressorti que le sentiment de maîtrise est un facteur renforçant la gestion du risque, et influençant directement leurs rapports expérientiels à la conduite avec alcool.

6.2. LES IMPULSIFS : ENTRE JEUX ET DÉFIS

Tout comme la soirée peut à la fois être définie comme une « grosse soirée » ou comme « simple soirée », les risques du boire et conduire peuvent également s'assimiler à des « jeux », ou à des « défis ». Ces caractérisations sont modulables en fonction du caractère des individus.⁸⁸ De ce fait, nous avons construit deux profils-types : les « impulsifs hédonistes », et les « impulsifs défiants ». Ce sous-point dressera donc les caractéristiques de ces deux types de profil.

6.2.1. Impulsif hédoniste : le jeu du chat et de la souris

Le temps de la soirée est un « temps à part » dans lequel les délais et les conséquences du lendemain ne sont pas pris en compte. Ce temps figé se caractérise par l'importance de l'amusement. Le jeu est ressorti des entretiens comme un thème partagé par bon nombre des jeunes lorsqu'il s'agit de se représenter le boire et conduire. Ces jeunes conducteurs se caractérisent en premier lieu par une certaine impulsivité, dans le sens où ils ne se préoccupent pas des délais ou des conséquences du lendemain. Seul le présent de la soirée compte à leurs yeux. Par l'adjectif « hédoniste » nous faisons référence à l'idée de recherche de plaisir et de satisfaction perpétuelle. Il est pertinent d'associer l'impulsivité à l'hédonisme dans les caractéristiques de ce profil, car il ne s'agit pas uniquement d'une recherche de plaisir, mais bien d'une action instantanée, non réfléchi rationnellement. Boire pour s'amuser est l'action la plus répandue parmi les jeunes conducteurs avec un profil-type « impulsif-hédoniste ». Elle prend sens collectivement dans le groupe, puisque c'est bien souvent entre pairs que les jeunes conduisent en étant alcoolisés.

« On le fait clairement pour s'amuser. On va dire que c'est pour s'amuser, et puis pour moi c'est quelque chose que, j'ai peut-être moins ça maintenant je pense que je suis plus calme. Mais ouais, avant vraiment j'étais toujours mega motivé à faire des conneries quoi. Surtout en soirée, avec de l'alcool, je suis euphorique, content et joyeux. » (Marius, p.3)

« Puis après des expériences que j'ai eu aussi en étant saoule c'est de faire n'importe quoi sur la route, par exemple, de croiser une pote qui est devant moi, et puis de commencer à la dépasser sur la voie de gauche, et puis après on fait une espèce de course poursuite. » (Mégane, p.3)

Au jeu est aussi associé la chance lorsqu'il s'agit de conduite et d'ivresse. L'amusement des jeunes en cours de soirée n'est pas figé au pendant. Les jeunes reconnaissent les risques le lendemain, ils s'en amusent même. Comme il n'y a pas eu de contrôle de police ni d'accident, le rapport au jeu perdure au-delà du temps figé, jusqu'à la séquence du lendemain. C'est cette continuité de l'amusement qui fait que la chance est mentionnée par les jeunes. Dans ce rapport à la chance, nous retrouvons l'idée de toute puissance et de « cela n'arrive qu'aux autres ». Les jeunes prennent tout de même le risque, du contrôle de police ou de l'accident, puisque la chance semble être un aléa reconnu. Nous assimilons

⁸⁸ LE GARREC S., & DAMOUR C., *op.cit.*, p.5.

cela au jeu du chat et de la souris, dans certains cas la souris parvient à échapper au chat, comme les jeunes parviennent parfois à éviter la police ou l'accident. S'ils n'y parviennent pas, cela ne leur semble pas grave, ils ne pouvaient de toute manière rien y faire. Il est intéressant de relever dans ce rapport au jeu et à la chance que les jeunes mettent sur le même plan le risque de l'accident et celui du contrôle de police. Pourtant, nous nous attendions à une différence, où les jeunes auraient posé un plus grand sens sur le risque de l'accident que celui de la police. Finalement, lorsque les jeunes évoquent les risques au travers de l'amusement et de la chance, qu'ils soient un accident ou un contrôle de police, ils sont perçus de la même façon : la chance est surpuissante sur ces risques puisque rien n'est encore arrivé, et elle est aléatoire puisqu'aucun jeune ne peut rien y faire.

« Les flics. Ah, mais le truc aussi que je me dis c'est bon bah si cette fois c'est pas mon tour, peut-être que ça sera la prochaine et ça sera bien mérité quoi. C'est mérité pour toutes les fois où je l'ai fait enfaite. » « Je me dis que je l'aurais bien mérité quoi, ma foi, j'ai joué, j'ai perdu. » (Marius, p.6)

6.2.2. Impulsif performant : recherche de ses propres limites

Une autre manière de caractériser les impulsifs repose sur l'idée de performance. Elle s'est exprimée de plusieurs façons dans les discours des jeunes interrogés. Ces derniers ont démontré l'envie d'aller au-delà de leurs propres limites.

« Je pense aussi que c'est mon intention, mon envie de tester mes limites tout le temps qui a changé. Avant je tentais le diable à chaque fois (...) Je savais que j'étais à 00, mais sur le moment je m'en foutais. C'est même encore plus drôle quand tu as cet interdit du 00 enfaite. Maintenant je te dirais que si je le faisais ce serait peut-être même moins drôle. Maintenant je me dis que j'ai assez fait de conneries. Ou bien j'ai été suffisamment loin dans ce domaine-là, je me dis que j'ai pas spécialement envie de faire plus. » (Marius, p.3)

« Je suis encore trop gamin. Mais dans ma tête, je pense que je suis très enfantin dans le sens de joueur, et du coup vraiment j'adore jouer avec les règles. Pour moi c'est un jeu. Mais je dis pas jouer dans le sens je vais jouer avec l'accident et défier ma vie. Je dis jouer dans le sens je recherche mes limites. » (Sylvain, p.11)

La performance prend aussi forme dans les discours au travers du défi de la vitesse comme une recherche de ses limites propres. Ce sont avant tout les jeunes conducteurs adeptes de moto ou de grosses voitures dans leur vie de tous les jours, qui le temps de la soirée se dirigent plus facilement vers des limites liées à la vitesse de leur véhicule. Boire et conduire pour rechercher ses propres limites constitue une action partagée par un certain type de conducteurs. Cette action varie en fonction du caractère et du point de vue propre de l'individu.

« Parfois tu mets les gaz, tu conduis sport, tu sais que c'est un peu plus dangereux. Puis ça te fait de bonnes sensations et tout. Euh là, ça s'apparente un peu à ça quand même l'alcool. » « Je suis comme ça, c'est comme ça que je fonctionne, je prends souvent des risques, même au boulot » (Sylvain, p.5)

6.3. LES PROFILS-TYPES À L'ÉPREUVE DU GENRE

Au-delà du fait que les jeunes conducteurs peuvent être catégorisés différemment dans la manière de se représenter les risques, les profils-types peuvent être questionnés du point de vue du genre. À la suite de nos analyses, nous avons constaté certaines distinctions entre filles et garçons dans leur rapport aux risques du boire et conduire. Au-delà de la distinction genrée, cette analyse a aussi permis de montrer que les profils-types ne sont pas des cases hermétiques dans lesquelles nous mettons les individus de façon radicale. Un jeune peut présenter à la fois des caractéristiques d'un profil et d'un autre.

	Prénom fictif	Profil-type	Profils-types dominants
Filles	Colette	Contrôlant	Contrôlant (5 sur 6)
	Laure	Contrôlant	
	Marion	Contrôlant	
	Mégane	Contrôlant et impulsif hédoniste	Impulsif hédoniste (3 sur 6)
	Sylvie	Contrôlant et impulsif hédoniste	
	Anna	Impulsif hédoniste	
Garçons	Marius	Impulsif hédoniste et performant	Impulsif hédoniste (3 sur 5)
	Sylvain	Impulsif hédoniste et performant	
	Tim	Impulsif hédoniste	
	Luc	Impulsif performant	Impulsif performant (3 sur 5)
	Thibaud	Contrôlant	

Dans leurs récits, les filles évoquent plus souvent leurs expériences du boire et conduire en autoévaluant leur conduite, et en justifiant extrêmement bien connaître le lieu. La majorité d'entre elles présentent des caractéristiques du profil-type « contrôlant ». Cette prédominance de la nécessité de s'autoévaluer et de justifier sa pratique par la maîtrise chez les filles, peut-être mise en lumière par les propos de C. Chiland. D'après l'auteure, l'image de soi et l'identité ne sont pas à comprendre dans l'idée d'un sujet neutre, mais bien d'un sujet sexué.⁸⁹ Cette image de soi constitue la base de l'estime que les individus posent sur eux-mêmes. Lorsqu'elle est positive, cette estime induit une confiance en soi. Elle est le résultat d'un besoin permanent pour les individus de garder une relation harmonieuse entre soi-même et les autres. Cette nécessité de conserver une reconnaissance mutuelle fournit alors les bases de la confiance de soi. C'est cette distinction, entre le soi et les autres, qui alimente l'influence du genre sur les conduites des individus.⁹⁰ Dans ce sens, les filles ont moins confiance en elles que les garçons, ce qui peut expliquer le fait que la majorité des filles interrogées définissent les risques du boire et conduire à travers le contrôle et la maîtrise. À l'inverse, les garçons démontrent une confiance en eux plus importante, puisque le profil-type « contrôlant » est minoritaire dans notre échantillon.

« Ouais, après oui t'as envie de faire des conneries, mais c'est des conneries que tu calcules tu vois. Parce qu'on connaît par coeur [un village de montagne]. Ouais, donc on se sait capable de circuler, après si la route je la connais par coeur, donc je sais que à ce moment-là, il y a le rond-point. Après c'est une ligne droite, je me fais pas surprendre par un virage. » (Mégane, p.4)

Mégane nous explique vouloir faire des « conneries », mais elles sont toujours contrôlées de son point de vue. Cette légitimation du risque est notamment liée au fait qu'elle connaît bien le lieu dans lequel elle pratique le boire et conduire. Les filles ont, comme les garçons, une envie de faire des « conneries » et de rire lorsqu'elles consomment et prennent le volant. Mais jamais elles ne se situent dans l'idée de défier leurs limites ou de défier la police. L'envie de faire des bêtises est avant tout liée au moment présent de la soirée, à ce fameux « temps suspendu » dans lequel les jeunes se permettent ce qu'ils ne feraient pas dans leur temps habituel.

« Oui, on s'est même filmé quand je conduisais et je disais des conneries. On avait mis le téléphone accroché sur le truc là devant la voiture. Et du coup ça nous filmait, tu sais le truc là comme pour le GPS dans les aérations. Et puis je disais dans la vidéo : Je vois rien Fynn, je vois rien du tout ! hahahahaha Et puis lui il me disait : Vas-y, met la 3ème vitesse, maintenant mets la 2ème vitesse, ralentis, attention ça tourne à gauche, attention ça tourne à droite. Fynn il ne voyait pas plus que moi et on ne voyait rien du tout et ça glissait de fou. Et en plus on se tapait des fous rires comme pas possible. Et après on est arrivé, et on se marrait trop de se dire qu'on avait survécu. » (Sylvie, p.1)

⁸⁹ CHILAND C., *Le sexe mène le monde*, Paris, Calmann-Lévy, 1999.

⁹⁰ VOUILLOT F., *L'orientation aux prises avec le genre. Travail, genre et sociétés*, 18, 87-108, 2007, [En ligne].

Les garçons se retrouvent de façon majoritaire dans le profil-type « impulsif performant ». La recherche des limites, a contrario des filles, est ressortie comme une caractérisation présente dans les récits des garçons pour décrire le boire et conduire.

« Bahhh, c'est-à-dire qu'au bout d'un moment en fait tu prends la voiture dans tous les cas. Ça ne change pas grand-chose en fait. Parce que si tu as bu plus, alors tu es plus chaud, et du coup t'as encore plus envie de prendre la voiture, car du as pris la confiance. Et puis, je me suis fait tester trois fois, alors du coup je me dis que c'est bon les flics ils ne me choppent pas. Ça passe quoi. » (Luc, p.7)

Les garçons sont plus vite « chauds » et imprégnés par la soirée dans laquelle les délais et les conséquences ne sont pas pris en compte. Ils aiment tester leurs limites et défier la vitesse :

« D'ailleurs, je me rappelle maintenant, à la vitesse à laquelle on est monté [village de montagne], la fois où on est allé faire les cons avec les potes. C'était marqué 160 km/h sur le compteur. » (Marius, p.8)

7. LA TRAJECTOIRE EXPÉRIENTIELLE D'APPRENTISSAGE DU BOIRE ET CONDUIRE

Au-delà des profils et du contexte, l'un des résultats centraux ressortis de notre analyse est que le rapport aux risques des individus est déterminé par une trajectoire d'expériences apprenantes, commune à l'ensemble des jeunes interviewés. Dans ce chapitre cinq, il sera question d'approfondir ces successions d'expériences qui constituent la trajectoire d'apprentissage des conducteurs-buveurs. Dans un premier temps, nous déterminerons les caractéristiques de ce vécu graduel d'expériences. Nous montrerons en quoi cette trajectoire est modulée par des expériences variées comme des essais-réussites, des expériences avec la police ou encore des accidents. Dans un deuxième temps, il s'agira d'évoquer « les autres » comme facteurs déterminants du rapport au risque du boire et conduire. Ce vécu d'expériences successives ne se réalise pas en solitaire sans aucune interaction. Boire et conduire est bien une pratique sociale déterminée par tout un ensemble d'acteurs sociaux.

7.1. UN APPRENTISSAGE GRADUEL

Des expérimentations de la conduite alcoolisée sont présentées par les jeunes comme inévitables dans leur trajectoire d'expériences apprenantes. Cette phase est au cœur du rapport aux risques du boire et conduire, car elle constitue une forme de cap à passer pour les jeunes. Cette période des primo expériences semble prendre deux formes possibles dans les discours des jeunes interviewés. La première forme est illustrée par l'extrait issu de l'entretien de Marius. Ce dernier met en avant le fait qu'il s'agit de la fin d'une période d'essais dans laquelle il cherchait constamment ses limites.

« Je pense aussi que c'est mon intention, mon envie de tester mes limites tout le temps qui a changé. Avant je tentais le diable à chaque fois (...) Maintenant je te dirais que si je le faisais ce serait peut-être même moins drôle. Maintenant je me dis que j'ai assez fait de conneries. Ou bien j'ai été suffisamment loin dans ce domaine-là, je me dis que j'ai pas spécialement envie de faire plus. » (Marius, p.3)

Pour d'autres, cette période des primo expériences ne leur a pas nécessairement permis d'aller dans des limites et de se « calmer » aujourd'hui. Mais elle est décrite comme une réelle période d'apprentissage de la « bonne aptitude » à la conduite en état d'ébriété ainsi que d'une habitude graduelle.

« Ouais bah genre pendant le Comptoir, au début genre je dormais tous les soirs dans ma voiture à Martigny. Mais un jour je sais pas, j'ai pris un peu la confiance au bout d'un moment. Je ne sais pas si c'est avec les 3 ans d'essais ou c'est juste que moi je me suis dit à un moment

*donné, plus ça allait puis je me disais ouais bon c'est bon, j'ai pas de problème, je continue. »
(Luc, p.17)*

*« Mais maintenant je vois quand même une différence, oui, si on devait aller souper avec mes parents, et bien je dis que je peux boire un ou deux verres de vin et prendre la voiture. Alors qu'avant, si c'était ce genre de situation, je disais que je buvais de l'eau durant tout le souper. »
(Sylvie, p.7)*

L'apprentissage graduel permettant aujourd'hui de pratiquer avec « maîtrise » le boire et conduire s'est quant à lui retrouvé dans la quasi-totalité des entretiens. De ce fait, nous nous sommes focalisés sur ces différentes expériences d'apprentissage vécues au cours de cette période de trois ans de permis à l'essai. Nous avons défini trois types d'expériences définies par les jeunes comme déterminantes dans leur trajectoire d'apprentissage graduel : les essais-réussites, les expériences avec la police et les expériences d'accidents. C'est au travers de ces expériences apprenantes que les jeunes avancent graduellement vers des manières et des formes de contrôle du boire et conduire. *A contrario*, ce qui devrait être une période de trois ans sans consommation durant laquelle les jeunes peuvent se concentrer sur la maîtrise de la conduite, devient une période de quelques mois. Au-delà de cette période, d'une fois que le sentiment de maîtrise de la voiture est présent, les jeunes consomment de l'alcool au volant bien avant la fin de la période d'essai des trois ans. Ce résultat est l'un des principaux de cette recherche. La période des primo expériences permet d'arriver rapidement à une bonne gestion de la conduite. À cela s'ajoute une certaine porosité dans les premiers moments festifs avec les pairs ayant un permis définitif qui boivent en conduisant. Les jeunes constatent alors que leurs pairs osent prendre le volant en ayant bu un peu, ce qui légitime le passage à l'acte. Nous reviendrons plus loin de ce dernier point.

7.1.1. Essais-réussites

Au début de leur permis de conduire à l'essai, les jeunes expliquent ne pas avoir osé tout de suite consommer de l'alcool au volant. Ils étaient « stressés » et « avaient peur » de la police et des accidents. Mais avec les expériences, les jeunes décrivent avoir le sentiment d'être « meilleurs ». Réussir à conduire sous l'effet de l'alcool agit comme un renforcement du sentiment de maîtrise et de gestion du risque. Vu que le jeune n'a pas rencontré de danger sur la route et qu'il est arrivé chez lui sans contrôle de police ni d'accident, il pense être un « bon » conducteur, avoir la « chance avec lui », être un « stratège » et ne pas être concerné par les risques du boire et conduire.

« J'ai l'impression, qu'en fait, quand tu le fais une fois, genre la première fois, c'est peut-être un cap à passer et qu'après tu banalises un peu la situation en fait. Et puis ça te choque moins tu te dis ouais c'est bon, j'ai bu deux verres et puis je suis en état de conduire alors que pas forcément au fond. » (Tim, p.4)

« Je prenais quand même la voiture alcoolisée au début, mais en mode chill. Et puis après, au bout d'un moment que j'ai vu qu'il y'avait vraiment jamais de flics et puis que j'ai réalisé la chose, j'ai gentiment bu un peu plus d'alcool. Et puis je gérais de plus en plus, et puis après voilà c'était fini. (Sylvie, p.6)

Ce passage du cap de la première fois, et cette réassurance face aux risques au fur et à mesure des expériences peut être mis en perspective avec l'un des facteurs définis par P. Slovic comme déterminant dans la perception des risques des individus. Il s'agit de la nouveauté. « Les nouveaux risques ont l'air d'être plus importants que ceux dont nous avons l'habitude. Un risque auquel nous sommes toujours exposés fini par perdre de sa menace. »⁹¹ Au début de leur permis de conduire, les jeunes sont dans une situation de nouveauté. Tout est première fois : première sortie entre amis en étant conducteur, première fois que le jeune prend en ayant bu. Mais dès lors que ces expériences sont répétées, elles deviennent habituelles. Ces essais d'expériences déterminent graduellement le sentiment de maîtrise au volant. Et comme nous l'avons vu dans le chapitre concernant le profil-type contrôlant, cette maîtrise est un facteur renforçant la gestion du risque.⁹² Il influence directement le rapport aux risques. Plus les jeunes se sentent dans une maîtrise du risque, moins ils s'en représentent. L'expérience réussie est alors une forme de validation de la mise à distance du risque, et la renforce.

7.1.2. Expériences avec la police

Cette période des trois ans de permis à l'essai dépend aussi des expériences vécues avec la police. Les jeunes évoquent surtout le fait de ne jamais s'être fait contrôler comme la « bonne raison » justifiant leur prise de risque continue. Rassurés, ils perpétuent les expériences de conduite en état d'ébriété.

« Au début, je faisais hyper attention et puis après ça a changé. Au début de mon permis je ne consommait rien du tout. Ouais bon après j'ai eu deux fois la voiture en faisant hyper attention à l'alcool, mais après c'était fini. C'était à un souper, et je ne me souviens plus très bien, mais je me rappelle que je prenais un petit peu la voiture, mais vraiment léger avec l'alcool j'étais stressé. Je faisais hyper gaffe genre. Et puis du coup, je me suis dit un jour ça allait, j'avais bien géré pendant un moment, genre une année je dirai, et après j'ai pris la confiance. » (Luc, p.7)

« Euh, en étant ivre, non je n'ai jamais eu de problème, ni même en étant seule, je ne me suis jamais fait arrêter pour devoir souffler. » (Mégane, p.11)

Le contrôle de police est clairement un risque perçu par les jeunes conducteurs. Il ne s'agit pas du risque perçu comme le plus important, puisque c'est le risque de l'accident sur autrui qui est perçu

⁹¹ HILLSON D., *loc.cit.*

⁹² Ceci fait référence au chapitre 6.1. « Profil-type contrôlant : gestion endogène et bonne aptitude à la conduite »

comme le plus grave. Mais le risque de se faire arrêter et de se voir retirer son permis n'est pas à négliger.

7.1.3. Expériences d'accident

L'absence d'accidents agit également comme un processus de validation de la conduite avec alcool. Au gré des expériences apprenantes réussies, les jeunes conducteurs développent un nouveau rapport au risque. Les jeunes se sentent graduellement plus sûrs d'eux et ils redéfinissent les risques du conduire et conduire. À l'inverse, le fait d'avoir vécu un accident agit comme une sorte de piqure de rappel :

« Mais la moto c'est vraiment la mauvaise idée du siècle quoi. Du coup j'ai loupé un virage, et j'ai pris une bonne sonnée. Je sais qu'on m'a amené à l'hôpital, et on m'a fait une prise de sang. Et puis j'étais bien blessé, du coup mon frère et mon pote m'ont amené à l'hôpital. Enfin ils sont arrivés derrière moi, pourtant ils ne m'ont pas roulé dessus. Après j'ai reçu le jugement, et puis bah j'ai perdu mon permis ouais. (...) Et puis du coup, je me suis dit un jour ça allait, j'avais bien géré pendant un moment, genre une année je dirai, et après j'ai pris la confiance. Mais c'est vrai que mon accident, il m'a bien coupé dans mon élan. Maintenant depuis mon accident je refais un peu gaffe quand même. » (Luc, p.7)

Même si Luc explique avoir vécu cette période des primo expériences à l'issue de laquelle il s'est dit « qu'en fait ça allait », et qu'il avait « pris la confiance » en sa conduite en état d'ébriété. Il raconte tout de même que le fait d'avoir vécu un accident a diminué son sentiment de maîtrise.

7.2. UNE EXPÉRIENCE AVEC D'AUTRES

Le rapport au boire et conduire dépend aussi fortement du sens collectif donné à cette pratique. Comme nous l'avons fait ressortir, les soirées démarrent toujours par une consommation d'alcool. Conduire intervient dans un second temps. Dans ce premier temps du boire, nous pouvons déjà relever un boire qui prend sens collectivement. Sylvain nous explique que le vendredi soir ils font l'apéro avec ses collègues, et qu'ils sont « une bonne équipe ». Le fait d'être en groupe instaure une signification à l'apéro, qui va alors accentuer le fait de consommer.

« Ben là par exemple, je suis au service civil, je fais un peu plus attention parce que je suis loin de la maison, mais si je suis par exemple cette année, cette année tout l'été, on était à l'atelier tous les vendredis, et on envoie pas mal parce qu'on a est une bonne équipe. Et les vendredis je rentre avec la voiture. » (Sylvain, p.1)

7.2.1. Boire et conduire, une pratique sociale

D'après V. Nahoum-Grappe, consommer de l'alcool est bien souvent une pratique sociale qui respecte des règles spécifiques.⁹³ Derrière toute consommation de substance existe un *back-ground* culturel, lié à des expériences vécues en famille, entre amis ou avec des collègues. Le respect de la « santé » avant de boire, lorsque les individus consomment en groupe, démontre bien de ces règles collectivement partagées et respectées.

« Boire l'apéro c'est profiter de la vie. Parce que vous passez un agréable moment. Autour d'un verre, c'est toujours une excuse pour voir les copains en fait. » (Joachim, p.2)

Boire entre amis autour d'une table permet d'échanger sur différents sujets. Au fur et à mesure de la soirée, avec le taux d'alcool qui augmente, les langues se délient et les individus discutent de sujets qui en temps normal ne seraient pas nécessairement abordés. L'alcool crée du lien, l'alcool permet d'échanger et de parler. Cette « interaction positive » « après cette première gorgée » permet « une communication orale plus signifiante, portant sur les choses sérieuses ou plus intime ». ⁹⁴

« Et chez tout le monde je trouve que bah, dès qu'on est cuit, on est plus avenant, envers les gens, pour qu'on puisse discuter avec les gens. » (Joachim, p.3)

Dans le canton du Valais, l'alcool est encore plus particulièrement qu'ailleurs un vecteur de lien social, car le vin fait partie intégrante de la vie culturelle valaisanne. Dans un canton viticole avec de nombreuses caves, les individus sont très souvent sujets à consommer du vin dans différents contextes : apéro entre amis ou collègues, événements culturels ou encore passage rituel important de la vie. Dans ce contexte, il est alors difficile pour un jeune conducteur en soirée de respecter la limite du 0 ‰. Ne pas consommer pourrait même être mal perçu par le collectif. Dans ce contexte où l'alcool est défini collectivement comme « positivement socialement », boire et conduire semble là aussi être une pratique créant du lien social. La majeure partie des expériences racontées par les jeunes se sont faites entre pairs. Des expériences qui peuvent être apprenantes pour certains. Alors que pour d'autres, c'est le vécu de l'expérience elle-même qui prend du sens au sein du collectif.

« Bah déjà Camille avant elle prenait la voiture même quand moi je n'avais pas le permis, je savais qu'elle et Anouk elles rentraient chez elles en voiture. Et du coup je me disais Ah bah c'est marrant, il y en a qui le font, ça va, ça se fait à [un village de montagne]. » (Sylvie, p.8)

⁹³ NAHOUM-GRAPPE V., *op.cit.*, p.92

⁹⁴ *Ibid.*

Sylvie explique très bien cette idée d'une expérience apprenante de conduite avec des pairs avant même d'avoir elle-même eu son permis de conduire. Comme elle a déjà expérimenté, le boire et conduire avec d'autres personnes qui le faisaient avant, lorsqu'elle s'est retrouvée en situation d'avoir son permis, le fait de l'avoir déjà vu chez des pairs la réassure face aux risques. Dans ce sens, la pratique apprenante avec des pairs permet, tout comme l'auto-évaluation de l'aptitude de la conduite ou encore la connaissance du lieu, de renforcer la légitimité du passage à l'acte.

« Mais on est un peu tous dans cette même idée un peu. Il y a le groupe, et c'est moi qui donne cette idée-là et on se marre bien quoi. C'est souvent moi quand même qui donne ces idées débiles. C'est dans ma tête je ne sais pas, je tourne au bout d'un moment et j'ai des idées de con quoi. Tout à coup je me dis: Ahhhh pire bonne idée on va faire ça. C'est rigolo quoi. » (Marius, p.3)

Marius, quant à lui, exprime plutôt l'idée que l'expérience elle-même sur le moment prend du sens collectivement. Sylvie exprimait un sens construit collectivement au travers de l'expérience apprenante vécue avec des pairs avant l'acquisition de son permis de conduire. Pour Marius, le boire et conduire prend un sens « rigolo », il a « des idées de con » comme il dit. Ceci n'est pas uniquement le fruit de sa pensée, mais bien le résultat d'une ambiance définie collectivement comme « festive » et donc sujette à des expériences « débiles ».

La présence d'autres personnes dans une voiture avec un conducteur alcoolisé peut sembler à première vue plus dangereuse. La conduite avec alcool engendre un risque à la fois pour le conducteur alcoolisé, mais aussi pour les personnes présentes dans le véhicule, notamment en cas d'accident. Malgré ce double risque, la présence de pairs engendre plutôt une normalisation de la pratique, et par ce biais une mise à distance du risque. Dans l'extrait ci-dessous, Sylvain explique une expérience de conduite où il a donné le volant à une élève conductrice, alors qu'ils avaient consommé tous les deux de l'alcool. Sa représentation du risque dans cette situation ne paraît pour autant pas décuplée par l'addition de risques. Au contraire, une forme de confiance mutuelle se met en place.

« Et cette fois-là, quand cette fille avec un permis d'élève conductrice conduisait à côté de toi, tu percevais un risque ? (...) Non, je faisais confiance. Elle m'a dit : Ahh, mais vas-y je conduis tout ça. J'ai dit bon, c'est vrai qu'on n'avait pas beaucoup bu. Elle avait peut-être bu 3 bières max. J'avais totalement confiance même. Mais ouais après je lui dis vas-y on fait les cons. Et quand je lui dis que ça va, et bien elle me dit que ça va, donc j'ai envie de la croire quand elle me dit que ça va. » (Sylvain, p.8)

La confiance entre pairs prend tout son sens ici. La pratique du boire et conduire est partagée socialement, et elle est renforcée par le biais de cette confiance mutuelle entre les pairs. Ces derniers partagent aussi collectivement des stratégies d'évitement pour pallier les risques : partages d'information sur des réseaux sociaux comme *télégram*, bouche-à-oreille sur les lieux les plus propices à des contrôles de police ou encore conseils pour prendre des routes moins risquées. Toutes ces informations partagées renforcent et légitiment le passage à l'acte.

7.2.2. Rentrer et ramener les autres

Le sens collectivement construit des risques du boire et conduire est avant tout ressorti dans les discours au travers de l'action de « ramener les copains ». Dans un premier temps, l'envie de rentrer chez soi rapidement et par facilité prime en fin de soirée, malgré l'ivresse avérée. « *La voiture, c'est le moyen de facilité* » mentionnait d'ailleurs Colette.⁹⁵ Ensuite, les jeunes conducteurs expliquent souvent devoir ramener leurs pairs à la fin de la soirée, alors qu'ils sont alcoolisés.

« Ouais, j'ai ramené une autre fois aussi, j'y pense là. À la Foire une année. J'étais dans la voiture pour rentrer avec des gens dans la voiture. Il y avait aussi un effet de groupe là aussi de prendre des gens. Je devais ramener des gens oui. Et pour revenir, ils devaient tous venir dormir à la maison. Mais c'était prévu qu'ils dorment chez moi. Enfin un non, mais deux oui. Et puis on est rentré en voiture. » (Marius, p.7)

Dans le récit de Colette, elle explique que la présence de pairs dans son véhicule légitime collectivement la conduite malgré l'alcoolisation : « *On était tous un peu saouls, un peu pompette* » et tout le monde s'est dit « *on y va comme ça.* » »

Pour d'autres conducteurs interrogés, cela est même un plaisir de prendre ce rôle de « celui qui ramène les copains » alors qu'ils ont consommé de l'alcool.

« Et puis c'est vrai que j'aime bien conduire, du coup ça ne me dérange pas de faire des allers-retours pour poser les copains, aller rechercher les autres et les reposer. Donc souvent je fais plusieurs fois le trajet. » (Mégane, p.2)

« Bah parce que moi c'est moi, je me gère et si je veux aller en voiture c'est mon choix. Mais là je pense que dans l'intérieur, enfin, oui, je voulais être gentil, je dis cela ne coûte rien. » (Marius, p.5)

⁹⁵ Ceci fait référence au chapitre 5.4. « Temps présent de la soirée : édulcoration des risques », p.54.

7.2.3. L'accident sur autrui : représentation partagée du risque

La notion d'accident pour soi et pour les autres est ressortie comme déterminante dans le rapport aux risques. Dans la majeure partie des entretiens effectués, l'accident pour soi est perçu comme moins grave que l'accident qui atteint autrui. Cette représentation du risque prend avant tout forme lorsque les jeunes conducteurs doivent « ramener les copains ». En effet, cet acte n'implique pas uniquement le conducteur alcoolisé, mais d'autres individus dont ils sont responsables le temps de la conduite. Malgré la présence de pairs, les jeunes ne cherchent pas nécessairement à justifier leur pratique lorsqu'il s'agit de parler d'accident de la route.

« Mais pour être honnête, ma vie d'accord c'est quelque chose, mais le vrai problème, c'est la vie des autres ! Parce que la vie des autres dans la voiture c'est une chose ouais, et puis si on pense plus loin autour de moi c'est qui je ramasse, et avec des effets à la fois physiques, mais aussi psychologiques qui peuvent rester ! Mais tout ça, c'est si on réfléchit plus loin, mais sur le moment alors à ça n'y pense pas. » (Marius, p.7)

Le risque d'accident est perçu comme plus grand lorsque d'autres sont impliqués. Pour eux-mêmes, les jeunes conducteurs n'expriment pas une grande peur de l'accident :

« Et après je pense quand même plus aux personnes que le matériel, donc d'abord je dirai les autres. Même si ma caisse elle est foutue parce qu'on a fait un accident, je me soucie surtout pour mes copains ! » (Mégane, p.6)

« Mais en même temps, ça dépend qui t'as des gens dans la bagnole. Parce que si t'as une équipe de potes dans la voiture, tu vas faire différemment. Après, c'est vrai que si c'est des copains avec qui tu te marres, t'as la musique à fond dans la voiture. Et puis, en plus, c'est jamais des gens que t'aimes pas qui sont avec toi dans la voiture, donc c'est clair que tu vas faire quand même attention s'ils sont là avec toi et que tu conduis. Par contre si je suis seul, je vais faire de grosses conneries. Mais avec mes potes c'est des conneries pour se marrer, mais je suis jamais dans le danger vraiment quoi, je pense à leurs vies. » (Luc, p.9)

C'est souvent en cours de soirée que les jeunes prennent collectivement la décision de rentrer avec un conducteur alcoolisé. Dans ce temps figé, les délais, les évaluations, et les conséquences du lendemain sortent du cadre habituel et ne sont pas pris en compte. Les jeunes décident sur le moment de monter en voiture. Dans la soirée décrite par Marius ci-dessous, pour les passagers c'est avant tout la facilité de rentrer qui prime.

« Ouais je voulais rentrer à la maison. Et en allant vers ma voiture, j'ai croisé des gens ouais je crois. Et puis souvent justement, c'est à ce moment-là quand je croise des gens par hasard, et

bin je les prends en voiture et je me dis que je les ramène du coup. Mais en soi c'est complètement débile, parce que je suis ivre mort et je propose à des gens de venir avec moi. »
(Marius, p.5)

Conclusion

Pour donner suite à cette analyse, nous reviendrons sur les principaux résultats ressortis de l'étude du rapport aux risques du boire et conduire. Nous soulèverons également quelques pistes de réflexion sur les dispositifs préventifs et les enjeux amenés par ces résultats.

Même si les différents profils-types de jeunes conducteurs démontrent qu'il existe plusieurs manières de qualifier les risques, nous avons tout de même dégagé des typologies de représentations partagées. Tout d'abord, la soirée est ressortie comme référence centrale. En effet, les pratiques à risque des jeunes sont toutes situées en soirées. À partir des entretiens, nous en avons défini deux formes : la « grosse soirée » et la « simple soirée ». Dans les simples soirées, les séquences s'assimilent à un basculement non anticipé vers la pratique à risque, il n'était pas prévu d'être alcoolisé ou trop alcoolisé, toutefois les circonstances les ont amenés à être en état d'ivresse. Il s'agit alors de conduire pour rentrer ou pour se déplacer, car aucun autre moyen n'a été pensé en amont. L'ivresse n'étant pas un prérequis pour ces soirées, elle n'était pas prévue pour le dire vite. De ce fait, les jeunes décrivent le boire et conduire comme s'il était moins légitime à des prises de risques. À l'inverse, lors des grosses soirées, la conduite en état d'ivresse est normalisée. Les entretiens démontrent aussi qu'en début de période d'essai du permis, les jeunes mettent en place des stratégies pour éviter de prendre le volant (dormir dans la voiture, appeler un parent, etc.), mais le temps et l'expérience les amènent à prendre confiance, et à boire et conduire. Ce résultat permet de questionner les actions des programmes de prévention, qui dans la plupart du temps, interviennent lors de soirées publiques organisées, qui peuvent être assimilées à nos « grosses soirées ». En effet, celles-ci sont plus sujettes à de l'ivresse, pourtant les jeunes y anticipent davantage de moyens pour rentrer sans véhicule. Ces interventions ont pour objectif de faire prendre conscience des risques, de trouver des moyens alternatifs pour rentrer, etc. Elles ciblent alors ces prises de risques, que nous qualifions de normalisées par les jeunes. Toutefois, nos résultats démontrent que d'autres prises de risques ne sont pas ciblées par ces interventions. Celles prises lors de ce que nous qualifions de « simples soirées ». L'ivresse n'étant pas une fatalité, il y a là un vrai enjeu de prévention. Les jeunes n'anticipent pas leur moyen de rentrée ni les risques. Ce résultat pourrait constituer un point de réflexion intéressant pour les instances préventives. Il s'agirait de trouver un moyen d'atteindre des soirées plus « privées » pour prévenir ces basculements « non anticipés » vers le boire et conduire. En guise de proposition, une association de « permanences » de jeunes se relayant sur des lieux de soirées privées pour ramener les personnes alcoolisées permettrait d'atteindre les simples soirées. L'association Nez Rouge met déjà en place ce dispositif de bénévoles qui se proposent de conduire à deux, sobres, une voiture pour ramener le véhicule des conducteurs alcoolisés sortant de soirée. Il s'agirait surtout de systématiser et régionaliser ce concept, car les actions de Nez Rouge en Valais sont mises en place lors de gros événements « publics » comme Carnaval ou le Comptoir.

L'analyse des séquences de soirées a permis de pointer plus précisément ce moment de basculement. En début de soirée, la désinhibition monte progressivement avec la consommation d'alcool qui augmente. Au bout d'un certain temps, les anticipations d'avant soirée pour pallier les risques sont mises de côté. Les jeunes basculent dans un temps figé, dans lequel les délais et les conséquences n'ont plus d'importance. À ce moment-là, le rapport aux risques se dilue. Les jeunes conducteurs n'ont plus connaissance des risques, car ils vivent le moment présent. C'est justement durant ce temps figé qu'ils passent à l'acte. Sur la base de ce résultat, nous démontrons que le dispositif de prévention doit aussi être pensé dans ce temps figé, dans cette instantanéité. Il s'agit là d'un point de bascule, plutôt incontrôlé et incontrôlable. La prévention faite en amont n'est plus qu'un lointain souvenir et le rapport au risque diminue. Les actions de prévention lors de ce temps figé sont un réel défi, car elles demandent d'une part d'être présents et d'autre part de raisonner des personnes alcoolisées.

Au-delà du séquençage de la soirée, nous avons constaté que le lieu et l'heure sont des variables déterminantes. Tout comme les représentations des risques diffèrent entre une simple et une grosse soirée, elles varient aussi entre un soir de la Foire du Valais, et un dîner entre amis dans un chalet. De plus, les jeunes pratiquent davantage l'alcool au volant dans des contextes qu'ils considèrent sécurisants, comme en montagne, dans une vallée, ou encore dans un petit village en plaine. Ils s'y sentent plus « proches de la maison » ce qui implique qu'ils prennent plus facilement le volant. En ce sens, il serait intéressant d'intégrer ces caractéristiques spatio-temporelles dans les programmes préventifs. Nous pourrions imaginer des actions plus fréquentes dans les petits villages ruraux, et qui se focalisent plus sur le risque qui existe malgré un court trajet.

De plus, nous avons mis en évidence des divergences dans les représentations et les arguments amenés par les jeunes pour justifier le moment de basculement. Nous avons nommé ce processus de justification : édulcoration des risques. Nous avons identifié des profils-types de conducteurs-buveurs. Le premier profil-type est le profil contrôlant, caractérisé par une évaluation de l'aptitude à la conduite, une bonne connaissance du lieu, et une réassurance face aux risques. Ces jeunes jugent leurs modifications corporelles ou les troubles perceptifs liés à l'alcool avant de prendre le volant. Ils déterminent en fonction de ces critères s'ils sont aptes à conduire ou non. D'autres calculent le nombre de verres consommés durant la soirée, mais cette manière de gérer la consommation est ressortie comme minoritaire par rapport à l'auto-évaluation de l'aptitude. Ce qui nous permet le constat que les jeunes se concentrent davantage sur la bonne maîtrise de leur conduite plutôt que sur la gestion de la quantité d'alcool consommé. Ce résultat fait écho aux dispositifs de prévention existants demandant un calcul du taux d'alcool. La prévention part du principe que la majeure partie des jeunes sont des raisonneurs, des « supercalculateurs ». Les jeunes devraient réfléchir en termes de probabilité et de risque de faire un accident relativement aux nombres de verres consommés. Mais cette image d'*homo medicus* n'est pas le reflet de la réalité.⁹⁶ En effet, le fait de calculer le nombre de verres est une

⁹⁶ PERETTI-WATEL P., MOATTI J.-P., *Le principe de prévention, Le culte de la santé et ses dérivés*, Seuil, 2009.

pratique minoritaire pour les jeunes. Des actions préventives sur l'état d'ébriété et les réactions du corps sembleraient plus en adéquation avec les pratiques des jeunes.

Même si la majorité des jeunes interrogés s'assimilent au profil-type contrôlant, nous avons relevé deux autres types de profils : les impulsifs hédonistes et les impulsifs performants. Les premiers définissent les risques au travers du plaisir du moment présent, ainsi que par une réaction impulsive durant la soirée. Les impulsifs performants se caractérisent davantage par la recherche de leurs propres limites. De plus, nous avons relevé que les filles sont majoritairement concernées par le profil-type contrôlant. Les garçons sont plus souvent de type impulsif hédoniste et performant. Ces profils-types nous ont permis de montrer qu'il existe différentes manières de caractériser le risque d'un individu à l'autre. Chacun perçoit selon son propre point de vue les risques. Une pratique préventive adaptée à l'un de ces profils ne sera alors pas adaptée à un autre profil.

Au-delà du fait que chacun possède « son propre portefeuille de risques »⁹⁷, les représentations dépendent aussi des influences vécues au cours de sa vie. Nous nous sommes donc concentrés sur la trajectoire d'expériences du boire et conduire. Nous avons mis en évidence l'importance de l'aspect social de ces expériences. Les jeunes ne pratiquent pas l'alcool au volant seuls, ils le font entre pairs. C'est notamment au travers d'expériences apprenantes avec d'autres qu'ils avancent graduellement vers des formes de contrôle. Ce qui devait être la période de trois ans à l'essai, sans alcool, prévue pour améliorer la maîtrise de la conduite, devient une période bien plus courte, puisque les jeunes consomment quelques mois après obtention du permis à l'essai. D'une fois qu'ils se sentent dans une maîtrise de leur véhicule, les jeunes osent petit à petit consommer de l'alcool. De plus, ils vivent des moments festifs avec d'autres ayant un permis définitif, ce qui les conditionne graduellement à la pratique. Comme ils constatent que pour les autres cela n'est pas un problème de boire et prendre le volant, au bout d'un certain temps, le passage à l'acte est légitimé par cette immersion. La pratique apprenante avec des pairs, ainsi que l'auto-évaluation de l'aptitude de la conduite, sont donc des éléments qui renforcent la légitimité du passage à l'acte. Cette légitimation des passages à l'acte constitue l'un des enjeux centraux de la prévention de l'alcool au volant. Pour prévenir de façon plus efficace, il conviendrait d'agir davantage sur ces éléments qui légitiment le basculement vers le boire et conduire.

En appui sur les mesures préventives amenées par Via Sicura, nous étions partis de l'idée que la période des trois ans de permis à l'essai était une période restrictive. Pourtant, certains consomment au volant durant cette intervalle de temps.⁹⁸ Cette période à l'essai semble agir comme une phase d'expérimentation. La fin du permis à l'essai ne se vit pas comme une délivrance, puisque que les jeunes ont expérimentés le boire et conduire en amont. L'objectif des mesures de Via Sicura semble

⁹⁷ PERETTI-WATEL P., *op.cit.*

⁹⁸ CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », *loc.cit.*

être mis à mal. Cette période des trois ans n'agirait-elle pas à l'inverse de son objectif ? Les jeunes conducteurs ne sont pas réceptifs à cette mesure, puisqu'ils n'ont pas réellement peur de dépasser le seuil du 0‰. Des contrôles de police plus réguliers, ou des retraits de permis plus drastiques auraient-ils plus d'effet ?

Cette question se rapporte au paradoxe de la prévention évoqué par P. Peretti-Watel.⁹⁹ Pour les experts, c'est parce que les individus prennent davantage en considération des risques qui touchent toute la collectivité, plutôt que des risques individuels, que la prévention est moins efficace. Alors que la prévention envoie des messages à visée individuelle, comme la restriction de sa consommation, les jeunes ne se focaliseraient pas assez sur les risques individuels. C'est ce qui expliquerait que certains n'appliquent pas les réglementations de Via Sicura. Pourtant, nous avons mis en avant l'importance de la connaissance du risque avant et après la soirée, les jeunes ne sont pas des ignorants, mais des raisonneurs. Ils ne sous-estiment pas les risques, mais leur donnent un sens différent que celui attendu par la prévention. Ainsi, le manque d'efficacité de la mesure du 0 ‰ sur trois ans ne serait-elle pas à questionner du point de vue des dispositifs préventifs ? Cette période n'est-elle pas plutôt vécue comme une expérimentation progressive de la conduite en état d'ébriété ? Finalement, les mesures Via Sicura sont-elles adaptées aux représentations des risques des jeunes ?

⁹⁹ P. Peretti-Watel, *op.cit.*

Bibliographie

AKRAM, O., *Getting Extreme Poverty Narrated: Methodological Challenges of Interviewing Older Persons*, International Journal of Qualitative Methods, 2021.

BAGGIO, S., « Une histoire rétrospective de la psychologie sociale ». Dans : *Psychologie sociale : Concepts et expériences*, sous la direction de Baggio Stéphane, pp. 141-149, Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur, 2011. [Revue en ligne], consulté le 23.12.21. URL : <https://www.cairn.info/psychologie-sociale--9782804164010-page-141.htm?contenu=article>

BERGER, P., LUCKMANN, T., *La Construction sociale de la réalité*. Paris: Armand Colin, 2018. [En ligne], <https://doi.org/10.3917/arco.berge.2018.01>.

BECK U., *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Paris, Champs Essais, 2001 [1986].

BECKER H. S., *Outsiders : Études de sociologie de la déviance*, Éditions Métailié, Paris, 1985. [En ligne] <https://doi.org/10.3917/meta.becke.1985.01>.

CHILAND C., *Le sexe mène le monde*, Paris, Calmann-Lévy, 1999.

DAMOUR C. & LE GARREC S., « Perceptions des alcools et des alcoolisations chez les 25-35 ans. Principes de justice et rapports au boire », in *Cahiers scientifiques de l'ireb* n°18, 2007.

DOUGLAS M., *De la souillure. Essais sur les notions de pollution et de tabou*. Edition La Découverte, traduit par Anne Guérin, 2005, (1^{ère} édition du texte : 1966).

DOUGLAS M., et WILDAVSKY A., *Risk and Culture, An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*, University of California Press, 1982.

EPINASSE C. & BUHAGIAR P., *Les passagers de la nuit ; Vie nocturne des jeunes*, Éditions L'Harmattan, Paris, 2004.

EWALD F., *L'Etat Providence*, Grasset et Fasquelle, 1986.

GIRARD T., « Ethnologie française », Janvier-mars 2012, T. 43, N°1, Pays perdus, Pays imaginés, pp. 137-145. [Revue en ligne]

GUSFIELD J., *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique* [traduction française et postface de Daniel Cefaï], Paris, Economica, coll. « Études sociologiques », 2009.

HERMAND D., CHAUVIN B., « Contribution du paradigme psychométrique à l'étude de la perception des risques : une revue de littérature de 1978 à 2005 », in *L'année psychologique*. vol. 108, n°2. pp. 343-386, 2008.

HILLSON D., « Facteurs non rationnels et perception du risque. » in www.risk-doctor.com, paru en août 2008, consulté le 2 janvier 2022. <https://risk-doctor.com/wp-content/uploads/2020/06/41F-Non-rational-factors-affecting-risk-perception.pdf>

KERMISCH C., *Les paradigmes de la perception du risque*, Paris, Editions Lavoisier, 2010.

KERMISCH C., « Vers une définition multidimensionnelle du risque », in *Vertigo*, la revue électronique en sciences de l'environnement, Vol. 12 n°2, paru en septembre 2012, consulté le 2 janvier 2022. <https://journals.openedition.org/vertigo/12214>

LE GARREC S., *Ces ados qui en prennent, sociologie des consommations toxiques adolescentes*, Éditions Presses du Mirail, Toulouse, 2002.

LE GARREC S., « L'entre-deux risque(s). Entre perspective préventive et réalité individuelle », in *Journal des socio-anthropologues de l'adolescence et de la jeunesse*, 2012. [Revue en ligne]

LE GARREC S., & DAMOUR C., « Perceptions des alcools et des alcoolisations chez les 25-35 ans, Principes de justice et rapport au boire », in *Cahiers scientifiques de l'IREB*, N°18, janvier 2017.

NAHOUM-GRAPPE V., *Vertige de l'ivresse : Alcool et lien social*, Editions Descarte & Cie, Paris, 2010.

NAHOUM-GRAPPE V., « Sortir ! L'imaginaire social des conduites festives » in *Agora débats/jeunesses*, Volume 7, Numéro 1, 1997.

NOURRISSON D., « Jeunes et alcools dans l'histoire contemporaine », in CHOQUET M., *Les jeunes face à l'alcool*, ERES, pp. 29-40, 2019.

PAILLE, P., Les conditions de l'analyse qualitative. *SociologieS*, 2011, [En ligne], consulté le 01.01.22. URL : <https://doi.org/10.4000/sociologies.3557>

PERETTI-WATEL P., *La sociologie du risque*, Armand Colin, 2000.

PERETTI-WATEL P., MOATTI J.-P., *Le principe de prévention, Le culte de la santé et ses dérivés*, Seuil, 2009.

PERETTI-WATEL P., *Problèmes politiques et sociaux : Les comportements à risque*. Éditions La documentation française, 2005.

QUIVY R. & VAN CAMPENHOUDT L., *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Éditions Dunod, 1988.

SLOVIC P., *Trust, emotion, sex, politics, and science : Sureveying the risk assessment battlefield*, University of Chicago Legal Forum, Vol. 1997, Article 4, 1997.

SLOVIC P., *The perception of risk*, New York, Taylor & Francis Group, 2000.

VOUILLOT F., *L'orientation aux prises avec le genre. Travail, genre et sociétés*, 18, 87-108, 2007, [En ligne], URL : <https://doi.org/10.3917/tgs.018.0087>

Notes de cours :

- Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par Viviane Seigneur, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.
- Notes personnelles issues du cours de « De la prévention de l'échec », donné par Patrick Peretti-Watel, Master TSPS, Semestre de printemps 2021, Université de Fribourg.
- Notes personnelles issues du cours de « Culte de la santé et gestion des risques », donné par Sophie Le Garrec, Master TSPS, Semestre d'automne 2020, Université de Fribourg.
- Notes personnelles, issues du cours de Méthode qualitative, donné par Véronique Mottier, Bachelor en sciences sociales, année 2018-2019, Université de Lausanne.
- Notes personnelles, issues du cours de Sociologie Générale, donné par Nicky Le Feuvre, Bachelor en sciences sociales, Université de Lausanne, année 2017-2018.

Références issues du web :

AVOCATS DE LA ROUTE, « Alcool : Sanctions pénales et administratives », [En ligne], URL : <https://avocats-route.ch/wp-content/uploads/2020/03/alcool-1.pdf>, consulté le 26.11.2020.

BLANCHARD S., « Be My Angel : formation des nouveaux promoteur.ice.s », cours donné à Sion dans le cadre de la formation pour nouveaux promoteur.ice.s de prévention, Promotion santé Valais, jeudi 15 octobre 2020.

BPA, « Dossier de sécurité du BPA consacré aux jeunes adultes dans le trafic routier », [En ligne], URL : https://www.bfu.ch/media/veehmevp/bfu_2-349-02_dossier-de-securite-du-bpa-n-18-securite-des-jeunes-adultes-dans-le-traffic-routier.pdf, consulté le 21 octobre 2020.

BFU.ch, « Présentation thématique : Boire ou conduire il faut choisir », [En ligne], URL : <https://www.bfu.ch/media/5yddt1lu/boire-ou-conduire-il-faut-choisir.pdf>, consulté le 17.01.22.

CH.CH, « Permis de conduire à l'essai », [En ligne], URL : <https://www.ch.ch/fr/permis-de-conduire-essai>, consulté le 18.12.20.

CONFEDERATION SUISSE, « Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, État le 1^{er} janvier 2020. », [En ligne], URL : https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/fr#a98a, consulté le 23.11.20.

CONFEDERATION SUISSE, « Statistique des accidents de la route, Rapports par catégorie, Rapport 510 : Cause principale : alcool », toute la Suisse, années 2015-2019, [En ligne], URL : https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_2015vss-standardberichte.pdf.download.pdf/Statistique%20des%20accidents%20de%20la%20route%202019.pdf, mis en ligne le 03.03.2020, consulté le 18.11.20.

CONFEDERATION SUISSE, « Rapport explicatif concernant le projet mis en consultation : Mise en œuvre du programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière (Via Sicura). Berne, le 5 novembre 2008 », Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, [En ligne], URL : https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung_strassenverkehrallgemein/erlaeuternder_berichtviasicura.pdf.download.pdf/rapport_explicatifviasicura.pdf, consulté le 01.02.21.

LES CARNETS2PSYCHO, « Histoire la boîte noire », [En ligne], consulté le 01.01.22. <https://carnets2psycho.net/theorie/boite-noire.html>

OFROU (Office fédéral des routes), « Via Sicura : mise en œuvre du deuxième parquet de mesures à partir du 1^{er} janvier 2014 », Communiqué de presse du 29.11.2013, [En ligne], URL : <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/communiqués-de-presse/anzeige-meldungen.msg-id-51135.html>, date de mise en ligne non indiquée, consulté le 26.11.20.

OFROU, « Rapport global ADMAS 2019 (Statistique des mesures administratives) », Retraits des permis de conduire dus à l'alcool, âge des personnes concernées, [En ligne], URL : <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/statistique-des-mesures-administratives.html>, consulté le 01.02.2021.

POLICEVALAIS.CH, « Statistiques des accidents de la circulation 2019 », [En ligne], URL : <https://policevalais.ch/wp-content/uploads/documents/fr/statistiques/circulation/Accidents-de-la-circulation-2019.pdf>, consulté le 01.02.21.

TCS, « L'alcool au volant », [En ligne], URL : <https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/causes-accidents/alcool-volant.php>, date de mise en ligne non indiquée, consulté le 22.01.21.

Annexe : Extrait d'un entretien

Entretien de Sylvie (SB)

CB

Okay, ça t'es déjà arrivé de prendre la voiture alors que tu avais bu quand t'avais ton permis à l'essai ?

SB

Souvent, oui.

CB

Tu peux m'expliquer la foi qui t'a marquée ?

SB

Alors, c'était l'hiver 2019, j'avais mon permis à l'essai, car j'ai eu mon permis à la fin de l'année 2018. C'était à Verbier. On avait fait une mega soirée, farinet, Shed, Pub mon fort à tous les étages, tout le tralala. Puis il était déjà 4h du MAT, puis on a pris la voiture, mais j'étais très très très alcoolisée.

CB

Ouais, genre t'avais bu quoi ?

SB

Je pense 5 -6 bières au Farinet, avec une bouteille de vin, 2 bouteilles de vin plus encore 3 bières au Shed, et après encore des verres au Pub, et encore une bouteille de vin rouge au Pub. Et puis je marchais plus droit, je n'arrivais plus à parler. Ouais, il neigeait, il y avait beaucoup de nuages. Et on a pris la voiture avec Fynn, un ami à moi de Nouvelle-Zélande.

CB

Donc c'est toi qui as conduit ?

SB

Oui, on s'est même filmé quand je conduisais et je disais des conneries. On avait mis le téléphone accroché sur le truc là devant la voiture. Et du coup ça nous filmait, tu sais le truc là comme pour le GPS dans les aérations. Et puis je disais dans la vidéo : Je vois rien Fynn, je vois rien du tout ! hahahahaha Et puis lui il me disait : Vas y, met la 3^{ème} vitesse, maintenant mets la 2^{ème} vitesse, ralenti, attention ça tourne à gauche, attention ça tourne à droite. Fynn il voyait pas plus que moi et on voyait rien du tout et ça glissait de fou. Et en plus on se tappait des fous rires comme pas possible. Et après on est arrivé à la maison, et on se marrait trop de se dire qu'on avait survécu.

CB

Sur le moment, quand tu as pris la voiture t'as pensé à un risque ?

SB

Non hahaha j'ai surtout pensé que c'était trop drôle de faire ça !

CB

Et pourquoi t'as voulu prendre la voiture ce soir-là?

SB

Parce qu'il fait trop froid, je ne voulais pas marcher, et on était à la maison en 15 minutes de marche ce soir-là avec la neige. Tu prends plus de risques à te ***** le Coccyx. Et puis je ne sais pas si je serai vraiment arrivée à la maison, je me serai peut-être même endormie au froid dans la neige, morte d'hypothermie. Et puis La Bagnole. Bah ça va plus vite. Donc le laps de temps le risque il était plus court en voiture qu'à pied ! Et d'ailleurs, pendant la soirée, je m'étais dit en plus vas-y tu laisses la voiture au pub là, t'es trop saoule, et je vais la chercher demain matin. Mais après, ouais sur le moment j'avais la flemme. On la prend quoi, elle est là devant nous. Maintenant c'est trop tentant.

CB

Pourquoi trop tentant ?

SB

Bahhh ouais, pour descendre à la maison je mets 20 minutes et là en 5 minutes j'étais en bas en voiture.

CB

Du coup, tu prends le risque, ouais. Et les flics tu y as pensé ?

SB

Non. Bah les flics ils sont tout le temps vers la place centrale, vers la coop. Du coup, quand j'ai bu je sais que je passe tout le temps par chez Camille. Bah tu prends la route du Rouge à plat, puis tu continues, puis tu descends vers Patier vers le centre sportif, puis tu contourne par Crétaz CO, et tout ça. Puis là y n'a pas de flics. Et enfaite ouais vraiment je passe jamais au centre, car les flics si ils sont quelques part ils sont là. Mais après, je sais aussi qu'avec une plaque valaisanne, ils te contrôlent pas

CB

Ah bon, comment tu sais ?

SB

Tous mes potes, ils m'ont dit. C'est jamais avec une blague. Tu te fais contrôler, sinon ils contrôlent pas, puis tu connais les flics. Ils te disent de rentrer à la maison et voilà.

CB

Mais il y a ça, tu sais comment éviter les flics et est ce que tu pense à d'autres risques, comme l'accident ?

SB

Pas trop. Je sais qu'il faut aller doucement, je vais pas conduire comme une malade quand j'ai bu. Par exemple Mégane, elle va rouler hyper vite et se marrer en allant vite quand elle a bu. Alors moi si il y a de la neige je roule doucement. S'il n'y a pas de neige, je conduis comme je conduirai normal, donc à peu près vite quand même, parce que je conduis assez vite en général. Mais je vais pas aller plus vite quand j'ai bu ça non.

CB

Et si tu réfléchis à pourquoi tu conduis doucement dans ces moments là ?

SB

Bah dans un coin de ma tête je pense un peu à l'accident oui. Mais bon, après au moment où je prends le volant, je pense pas à peut-être faire un accident. C'est si il y a des facteurs extérieurs, genre météorologique, alors là oui je me dis qu'il faut que je fasse gaffe, mais sinon non je ne pense pas à l'accident. J'essaie de me concentrer en général, souvent ce que fais, c'est même si je suis hyper bourrée, je vais me dire maintenant okay, je me calme deux secondes, je dois aller prendre la voiture. J'ai l'impression que mon cerveau il se met en mode lucide alors qu'avant j'étais complètement sur Babylone. Sauf qu'au moment de prendre la voiture j'ai un moment de concentration de cinq minutes où j'arrive à me concentrer, à être précise dans mes mouvements et après je me concentre, je suis comme ça au volant, tu vois. Mais cette fameuse fois là avec Finn, je ne l'avais pas fait, j'avais été beaucoup trop loin dans l'alcool. J'arrivais plus à me focus.

CB

T'étais trop loin, la fois avec Finn c'était donc la fois où tu as conduit le plus bourrée ?

SB

Alors je me souviens pas dans les détails, mais j'ai dû me réveiller à un moment, parce que je me souviens de ce qui s'est passé grâce aux vidéos, mais sinon je ne me serai souvenue de rien du tout. Et le lendemain matin même ça, et ça m'est déjà arrivé d'autres fois aussi, où je me réveille, et je me dis, est ce que la voiture est devant la maison ? Donc je sors et je check si la voiture est bien devant la maison parce que je suis pas sûr de l'avoir bien parkée hahaha.

CB

Et est-ce que tu peux m'expliquer alors une autre fois où t'es pas allée autant dans tes limites, mais où tu ne te rappela pas non plus vraiment comment tu t'étais parkée devant la maison alors ?

SB

C'était aussi des soirées au Pub. Comme une soirée au Pub, après Farinet et tout ça, et du coup tu montes en voiture parce que c'est chiant, puis tu redescends en voiture, et t'es bourrée, et puis le lendemain t'as la gueule de bois et tu te rends compte le lendemain que t'étais vachement bourrée. Mais sur le moment quand t'es bourré t'as ce moment de lucidité là et tu peux conduire.

CB

Et donc pendant ces fameuses soirées où tu dis que dans tous les cas tu bois et tu sais que tu vas prendre la voiture pour descendre, est-ce que tu te restreins au niveau de ta consommation d'alcool pour te permettre d'avoir ce moment de lucidité au moment où tu vas prendre le volant ?

SB

Alors j'essaie quoi, je me dis Okay maintenant il faut prendre la voiture, il faut que tu restes concentrée.

CB

Et pourquoi tu te dis que tu dois rester concentrée ? C'est quoi le risque que tu vois pour devoir rester concentrée ?

SB

Je pense au risque si j'ai des copains dans la voiture je pense au risque d'accident pour nous. Parce que quand même t'es bourré, c'est toujours la même chose quoi. Et puis après je pense aux flics oui. Et je me dis que je les évite, mais si vraiment je les croise, je les connais et j'ai des plaques valaisannes, donc y'a 10% de chance qu'il me fasse souffler.

CB

Et ton permis de conduire tu y penses ?

SB

Bah oui, parce que si ils me font souffler ils le prennent. Donc en soi oui, mais je me dis que ça va pas m'arriver.

CB

T'as d'autres contextes dans lesquels tu avais bu et pris le volant sur lesquels on pourrait discuter ?

SB

Ouais c'est l'année passée, en Belgique, on avait fait la fête. Ben je pense que c'était la fête de la fin de formation de prof de kite. On était allé voir le coucher de soleil sur plage, et on avait bu 4 caisses de bière, il y avait quoi, 24 bières dedans. Et on a tout bu, on est allé à Oostduinkerke après pour manger, et là on a aussi bu des bières. Donc j'étais bien bien alcoolisée au point qu'au moment où je devais rentrer pour aller chez ma grand-mère, c'est genre 20 Min de voiture sur une grande route. J'avais pas pris l'autoroute cette fois-là, mais quand même c'est une grande route. Et il y a tous pleins de feu rouge. Je conduis comme ça et tout d'un coup, je vois le feu rouge, et je passe quand même, et là je me dis ahhh mince enfaite il était rouge le truc hahahah. C'étais trop tard pour m'arrêter. J'étais seule dans la voiture là.

CB

Et pourquoi t'as pris le volant ce soir-là ?

SB

Bah parce qu'il fallait rentrer à la maison chez ma grand mère. J'avais pas d'autre endroit pour dormir.

CB

Tu as pensé à quel risque à ce moment là ?

SB

Oui bahh là j'ai clairement pensé aux flics, parce que en plus je connais pas, je sais pas du tout si y'a les flics la nuit là-bas ou pas. Ouais, mais je m'étais dit que ce que ça devrait aller quoi. Et en plus je passe la frontière France, Belgique et tout ouais. Je ne sais pas pourquoi j'ai fait ça.

CB

Parce que maintenant si tu y penses tu te dis quoi ?

SB

Ah, c'était complètement débile. Et aussi quand je passe au feu rouge et je me suis endormi pendant une fraction de seconde où je me suis réveillé. J'allais me retrouver dans un arbre, mais j'ai vite tourné les yeux. Et là je me suis vraiment dit, purée tu viens de brûler un feu rouge, donc ton permis il est loin parce que ça va arriver jusqu'en Suisse et après tu viens là et t'es à deux doigts de te prendre en arbre. Et après, Ben je sais pas, je ne me souviens pas être arrivé à la maison, mais je suis arrivé à la maison.

CB

Et cette fois-là t'as fait ta technique de je me concentre plus ou tu as fait comment ?

SB

Euh Bah Ouais. J'essaie de me concentrer, mais je savais pas trop marcher. Du coup j'ai fait attention un peu pendant le trajet quoi. Et après Ben du coup, le lendemain j'ai checké si j'allais me faire retirer le permis, s'il y avait eu des caméras et tout ça, mais c'est jamais arrivé en Suisse.

CB

OK, et pendant la soirée est ce que à un moment donné au moment où tu buvais de l'alcool tu as pensé à toutes ces conséquences que tu viens de mentionner ?

SB

Non, il ne me semble pas y avoir penser. Ce soir-là, mon seul but c'était de m'amuser. Et j'ai réalité de tout ça surtout le lendemain, et un peu sur le moment quand j'ai grillé le feu rouge et quasiment pris un arbre. Ou peut être je me suis dit une fois pendant la soirée, mais les autres m'ont dit, mais non c'est bon c'est chill.

CB

Est-ce que d'autres ce soir là prenaient aussi la voiture ?

SB

Il me semble que oui, ouais. Et ils étaient tous dans le même état que moi. Donc tout le monde devait aussi prendre la voiture.

CB

Et est-ce que tu as une autre soirée où tu as pris le volant non pas bourrée, mais tu avais bu juste une bière ?

SB

Oui, oui, je pense que ça m'est arrivé plusieurs fois. Je me suis dit, je monte à Verbier, je bois juste un ou deux verres avec Camille. Et puis après je redescends à la maison en voiture. Bah là du coup là je prends pas les raccourcis.

CB

OK pourquoi ?

SB

Parce que je me dis... Je sais pas du tout alors comment je réfléchis à ce moment-là et pourquoi je ne prends pas les raccourcis. C'est parce que j'ai moins bu quoi. Mais c'est vrai que je faisais ça au début que j'avais le permis enfaite, je buvais une ou deux bières en début de soirée, et après je buvais du sirop pour pouvoir descendre en voiture oui. Et du coup je me disais que c'était bon comme ça je pouvais prendre la voiture. Je prenais quand même la voiture alcoolisée au début, mais en mode chill. Et puis après, au bout d'un moment que j'ai vu qu'il y'avait vraiment jamais de flics et puis que j'ai réalisé la chose, j'étais gentiment dans un peu plus d'alcool. Et puis je gérais de plus en plus, et puis après voilà c'était fini.

CB

Mais est ce que pour toi il y avait une différence dans cette situation avec une ou deux bières ou complètement bourrée si tu croisais la police par exemple ?

SB

Oui il y a une différence, parce que je me dis si je croise les flics en début de soirée, avec une ou deux bières j'ai pas l'air d'avoir bu de bière donc ils vont moins facilement me faire souffler. J'arrive à être sérieuse quand je leur parle, et je leur dit : « Ciao salut ça va, je rentre à la maison, bonne soirée ! »

CB

Et puis, dans un contexte où tu ne connais pas les flics ?

SB

Euh non là je pourrais jamais, même avec une bière.

CB

Genre si supposons tu sortais à Martigny, comment cela se passait ?

SB

Non alors à Martigny, quand j'étais en permis à l'essai, je ne buvais pas non. Je me disais que j'avais la voiture. Bon après c'est pas souvent que j'allais boire un verre à Martigny donc. Je sortais plutôt à Lausanne si c'était pas à Verbier, et là tout le temps je dormais là bas, soit chez des potes, soit on rentrait en Uber chez mes potes. Ah oui et je me souviens d'une autre histoire encore, en Grèce, oui, voilà. Mais bon en Grèce on s'en fout. On est parti de Lindos, on avait fait la fête pour l'anniversaire de Oscar, j'étais ivre. C'était quand même 45 minutes de bagnole.

CB

Et donc cette fois là c'était cet été, tu donc étais à 0.5, est-ce que tu arrives à me dire ce qui est différent là maintenant par rapport à quand tu étais en permis à l'essai donc à 0.0 de tolérance ?

SB

J'étais en vacances déjà donc c'est différent. Mais maintenant je vois quand même une différence oui, si on devait aller souper avec mes parents, et bien je dis que je peux boire un ou deux verres de vin et prendre la voiture. Alors qu'avant, si c'était ce genre de situation, je disais que je buvais de l'eau durant tout le souper.

CB

Okay, donc hummm une autre chose que je voulais te demander c'est est-ce que tes parents te faisaient de la prévention à la maison ? Ou bien avec tes amis vous en parliez ?

SB

Oui, Ben tout le temps. Au début de la voiture, mes parents ils étaient là : « Tu vas au pub avec la voiture, mais tu ne bois pas hein ! » Au début je les ai écouté, je buvais du sirop. Mais après comme j'ai dit avant, je l'ai fait une ou deux fois, et puis voilà. Le lendemain quand mon papa me demandait, bahhh ils ont vite compris qu'au bout d'un moment je buvais en prenant le volant, ils me disaient du coup ouais fait gaffe machin c'est dangereux. Moi je disais : « oui oui je sais. » Mais quand je la prenais, je savais que j'étais capable. Et maintenant j'en rigole un peu en le leur disant, et du coup ils se marrent, mais ils me disent quand même toujours de faire attention.

CB

Ouais, il y avait quand même un discours préventif. Et entre potes ?

SB

Oui, Ben non, pas trop de discours préventifs parce que à chaque fois, Bah maintenant euh bah déjà Camille avant elle prenait la voiture même quand moi je n'avais pas le permis, je savais que elle et Anouk elles rentraient chez elles en voiture. Et du coup je me disais « Ah bah c'est marrant, il y en a qui le font, ça se fait à Verbier. » Et puis du coup moi je trouve ça trop marrant. Et puis ouais voilà. Et puis après à chaque fois ben c'est moi qui ramenait Camille à la maison, et comme chez Camille c'est sur la route pour éviter les flics, bah du coup j'ai commencé par tout le temps passé par là quoi.

Déclaration de déontologie

Je déclare sur mon honneur que j'ai accompli ce mémoire de Master seule et sans aide extérieure non autorisée.

Curriculum vitae

Née le 03.05.98
Route de Saillon 62, 1926 Fully, Valais
079 648 66 56 /
colineblanjean@gmail.com



COLINE BLANJEAN

Formation

- 2002 - 2004 : Ecole enfantine, Verbier.
- 2004 - 2010 : Ecole primaire, Verbier.
- 2010 - 2012 : Cycle d'orientation de Bagnes.
- 2012 - 2017 : Collège de l'Abbaye de St-Maurice, Maturité gymnasiale.
- 2017 - 2020 : Université de Lausanne, Bachelor universitaire en sciences sociales - Sciences sociales (majeure), Psychologie (mineure).
- 2020 - 2022 : Université de Fribourg, Master universitaire en Travail social et politiques sociales : Problèmes sociaux, action sociale et prévention des risques.

Expériences professionnelles

- ***Biosport Verbier (Réception du cabinet de physiothérapie) – Aoûts 2016 à 2018***
Contact : Marie-Christine Blanjean. Tel : 078 713 89 28
- ***Serveuse extra, Btb Traiteur-Boissons, Orsières- Octobre 2018 à Novembre 2020***
Contact : Simon Tornay. // Tel : 079 628 13 99
- ***Serveuse extra, Pavillon Agritouristique Les Fol'terres, Fully – Août 2020 à Juin 2021***
Contact : Julian Dorsaz. // Tel : 076 496 19 50

Expériences professionnelles en travail social

- ***Stage de Bachelor, Fédération Valaisanne des Centres SIPE – Août 2019***
Contact : Danièle Tissonnier : daniele.tissonnier@sipe-vs.ch // Tel : 079 416 80 38
- ***Collaboratrice accueil et information Office du Tourisme de Bagnes – Juillet et août 2020***
Contact : Laurence Fournier : l.fournier@verbiertourisme.ch // Tel : 079 358 57 91
- ***Promotrice « Be My Angel », Promotion Santé Valais – Août 2020 à juin 2021***
Contact : Sébastien Blanchard : sebastien.blanchard@psvalais.ch // Tel : 079 744 54 78
- ***Animatrice remplaçante pour ateliers créatifs, Association le Coffre-magique, Saint-Maurice – Depuis septembre 2020.***
Contact : Anne-Marie Foare : amf.coffremagique@gmail.com // Tel : 079 317 97 63
- ***Assistante HES à 80%, HES-SO Valais / Wallis, Haute Ecole de Travail Social, Sierre – Depuis Janvier 2021***
 - *Assistanat de l'option éducation social, Bachelor en travail social.*
 - *Assistanat du Module Libre, Bachelor en travail social.*
 - *Collaboratrice académique et coach en formation, projet pilote de la nouvelle voie de formation Social Team Academy.*Contact : Lucie Kniel-Fux : lucie.kniel@hevs.ch // Tel : +41 58 606 89 21

Compétences : Langues

Français : langue maternelle

Allemand, Anglais, Italien : niveau du gymnase (B1- B2)

Loisirs : Passion pour le ski alpinisme (en compétition, esprit d'équipe et persévérance), la course à pied et la montagne.