

QUESTIONS PÉNALES

LES BANDES DE JEUNES ET LE RISQUE ROUTIER

S'il existe une abondante production sociologique et ethnologique sur les bandes de jeunes d'une part et sur le risque d'autre part, peu de travaux croisent ces deux champs de recherche. A partir d'une synthèse de plusieurs travaux, on reprend ici une problématique générale du risque en tant que norme distincte selon les milieux sociaux.

La démarche anthropologique est certainement la plus appropriée pour étudier des bandes d'adolescents de milieu populaire. Les données ont été recueillies auprès de deux bandes vivant dans deux grands ensembles de la banlieue parisienne et comptant quarante membres pour la première et trente environ pour la seconde. On a procédé à des entretiens semi-directifs, avec prises de notes consécutives à des échanges informels et observation participante lors de nombreuses situations rencontrées sur le terrain.

1. Les normes du risque

Notre société glorifie le risque individuel des sportifs ou des aventuriers modernes, tout en multipliant les garanties et les conseils de sécurité proposés à l'ensemble de la population. Il n'existe pas de norme du risque en soi mais un seuil que chaque société entend ne pas dépasser à une époque donnée. Le risque est une construction sociale liée à la valeur de sécurité, si prégnante dans notre société. En ce qui concerne la conduite routière, on peut considérer que les lois régissant la sécurité routière établissent la norme officielle du risque. L'approche du risque routier illustre une contradiction : on dispose de véhicules de plus en plus puissants répondant aux valeurs de mobilité et de réussite individuelle, et on assiste à la mise en place de mesures et au développement de campagnes visant à restreindre le risque lié à l'utilisation de ces mêmes véhicules.

L'ensemble de la population tend à minimiser le risque routier : l'attrait pour les engins

motorisés individuels, l'idée que "ça n'arrive qu'aux autres", vont de pair avec une relative indifférence générale aux accidents et l'acceptation tacite du nombre élevé de morts et de blessés, en particulier parmi les jeunes générations.

De plus sécurité et respect de la loi ne sont pas corrélés dans l'esprit de nombreux conducteurs, qui reconstruisent une norme différente de la norme officielle, légitimant ainsi les infractions.

La norme du risque va découler de la représentation que chaque groupe social peut s'en faire.

Les jeunes issus des couches dominantes de la société s'inspirent des valeurs de leur milieu social : vitesse, compétition, importance des biens matériels, pour mettre en scène des prises de risque sur route, avec le sentiment de mériter les premières places dans l'espace public. Contrairement aux jeunes de milieu populaire précarisé, ils savent que la norme officielle existe et la transgressent au nom de leur capacité supposée à maîtriser le danger.

Les jeunes issus de milieu ouvrier, employé ou cadre moyen, eux-mêmes intégrés socialement (étudiants, lycéens ou salariés qualifiés) pratiquent des conduites à risque sur route en compensation d'une vie quotidienne dont ils estiment qu'elle est dénuée d'aventures et chargée de frustrations.

Les milieux populaires sont éminemment concernés par le risque d'accident, en raison de la moindre qualité des véhicules utilisés et d'une prise de risques accrue, liée à la moindre attention à soi qui fait partie d'une culture spécifique du corps. Plus celui-ci est sollicité pour l'exercice d'une activité professionnelle, plus il sera mis à contribution, plus les limites de sa résistance seront repoussées. La tolérance à la douleur et la banalisation des atteintes corporelles, amènent à des prises de risques importantes surtout pour les jeunes, en matière de conduite routière.

Les jeunes de milieu populaire précarisé sont particulièrement touchés par les accidents graves de la circulation. Ils multiplient les

prises de risques et banalisent les atteintes corporelles. L'absence de projection dans le futur leur interdit d'envisager les conséquences à long terme des lésions éventuelles. Chacun compte sur ses propres capacités pour guérir et les consignes médicales ne sont respectées que dans la limite du bien-être ou du mal-être qu'elles occasionnent.

La culture du risque dans la bande est liée au rapport au corps en milieu populaire, dont les caractéristiques sont accentuées par l'enclavement du groupe et son inaccessibilité aux messages de prévention.

2. Les bandes de jeunes

Le vingtième siècle est celui du développement exponentiel des moyens de transport collectifs et individuels, (voitures, deux roues). Ces derniers ont toujours exercé un attrait particulier sur les jeunes des bandes organisées dans les quartiers des centres urbains.

La bande se distingue des groupes à support institutionnel, des groupes spontanés issus des premiers des hordes et des gangs tels que l'on peut les étudier aux Etats-Unis. Elle pratique une délinquance d'amateur, mal organisée et participe rarement à des réseaux de trafic formalisés. Elle se caractérise par la structuration de jeunes en groupe hors de l'intervention adulte, par la cohésion du groupe face au monde extérieur, par la délimitation d'un territoire d'action qui est celui du quartier d'appartenance, par un ensemble de valeurs repérables et par des normes différentes de celles du reste de la société.

La bande vit dans un présent qu'elle étire au gré de son accession aux attributs mythiques de l'âge adulte, sans passer par les étapes proposées par l'ensemble de la société. Elle se referme sur elle-même pour passer la période de crise qui l'a fait naître. En ce sens elle n'aide pas ses membres à accéder à l'âge adulte, relégué dans les confins d'un avenir incertain.

Elle vit sur le principe de la ségrégation réciproque, les contacts avec l'extérieur (adultes, institutions, autres groupes de jeunes) se faisant dans une logique de rapports de forces verbaux ou physiques. Elle est une forme d'organisation qui répond à l'absence de cadre de socialisation offert à la partie de la jeunesse populaire dotée du capital scolaire et culturel le plus faible.

Dans les bandes observées, la majorité des jeunes sont d'origine maghrébine, algérienne principalement. Ils sont liés par une histoire commune, construite en même temps que leurs quartiers d'appartenance. Leur sous-culture est constituée d'éléments de la culture d'origine et de celle de la société d'installation des parents, dans un bricolage culturel marquant une forme

d'acculturation spécifique. La situation migratoire de leurs familles a déclenché des blocages culturels chez les parents, qui ont tenté d'appliquer un mode de vie inopérant dans la société d'installation : grande liberté laissée aux garçons, contrôle serré sur les filles, respect de la tradition, prépondérance des relations primaires sur les relations secondaires. Les jeunes se sont trouvés face à une injonction paradoxale : obéir à une tradition où le groupe prime sur la personne tout en devant réaliser le désir d'ascension sociale de leurs parents et pour cela opter pour une stratégie de réussite sociale individuelle, en développant autonomie et indépendance.

A cela s'est ajoutée pour ses membres la conscience de la stigmatisation liée à l'origine ethnique. La bande s'est formée en réaction et en défense contre l'extérieur, retournant le stigmate dont elle est l'objet pour en faire une partie de son identité. Ce stigmate, amorcé dès l'enfance de ses membres, regroupe la trilogie jeune-étranger-délinquant. La constitution en bande des groupes les moins armés pour résister au marquage dont est l'objet leur groupe de référence peut être ainsi considérée comme l'expression guerrière de la revendication diffuse, mais non explicite, d'une place dans la société.

Cette forme d'organisation en bande ne touche qu'une très faible minorité des jeunes issus de l'immigration, même si la visibilité en est importante. Parmi celle-ci, nombreux sont ceux dont les familles connaissent des difficultés internes (mésentente conjugale, violences...) qui peuvent expliquer en partie la formation en bande de leurs enfants. Certaines fratries ont dû gérer seules leur vie quotidienne dès l'adolescence (retours temporaires ou définitifs des parents au Maghreb, divorces...).

La sous-culture de la bande est marquée par la prépondérance des valeurs viriles : pouvoir, puissance, vitesse, prestige. Pour mettre ses valeurs en scène, elle dispose d'un système de normes différent du reste du corps social qui explique et justifie ses comportements déviants. Par son fonctionnement en ségrégation, la bande réifie le monde extérieur. Ce n'est que quand elle se délite que certains de ses membres sont en mesure de communiquer et d'éprouver de l'empathie à l'égard de celui-ci.

Les jeunes des bandes sont enclavés sur leur territoire qu'ils reconstituent en accentuant leurs signes distinctifs lorsqu'ils en sortent. Ils utilisent les véhicules, voitures principalement, pour de brèves incursions à l'extérieur (expéditions guerrières ou virées) dans une logique de réassurance groupale des valeurs viriles. Les vols d'usage répondent à cet objectif. La mobilité de la voiture permet de quitter rapidement les

lieux après une agression physique ou verbale et d'échapper à la confrontation prolongée.

Les jeunes de bandes s'approprient de manière fugace les attributs supposés de pouvoir et de richesse. Pour cela la bande pratique le vol et l'achat d'apparat. Cette appropriation éphémère maintient la cohésion du groupe et ne remet pas en cause le fonctionnement social global. Elle permet en outre de se défendre contre le sentiment d'inutilité sociale suscité par les confrontations avec des membres de la société instituée.

Les voitures sont instruments des règlements de comptes, symboles des rapports de pouvoir internes et externes au groupe, expression du pouvoir sexuel. Le respect dû aux femmes du groupe dans la culture d'origine permet d'en tolérer certaines à condition qu'elles acceptent la suprématie masculine. En revanche les autres peuvent être l'objet d'agressions au cours des virées ou des déplacements en petits groupes. Par ailleurs, les filles n'investissent pas symboliquement les véhicules de la même manière que les garçons et ne prennent pas les mêmes risques sur la route.

3. Le risque routier : une norme dans la bande

Les prises de risque des jeunes d'origine maghrébine ne diffèrent pas fondamentalement de celles des autres jeunes de milieu populaire, toutes origines confondues. Leur investissement sur les véhicules émane du système de valeurs viriles, qui attribue un rôle sexuel prédominant aux garçons. Ce phénomène, couramment observé en milieu populaire, s'inspire en outre pour les jeunes des deux bandes des places accordées respectivement aux hommes et aux femmes dans leur culture d'origine. Culture d'origine et culture populaire rentrent ainsi en synergie.

La prise de risques est une norme dans la bande en ce sens qu'elle permet de mettre en jeu les défis entre jeunes, elle correspond à la recherche du plaisir immédiat sans prévision des conséquences éventuelles. Les lois sur la sécurité routière sont ignorées ou considérées comme gênantes - beaucoup conduisent sans permis - la perception du risque étant largement minorée par rapport à d'autres milieux sociaux. La prise de risques liée au vol est considérée comme mineure car la prison est intégrée au mode de vie et les bénéfices en termes de prestige compensent les préjudices de l'arrestation. Le seul danger grave reconnu par

les jeunes des bandes serait celui d'accidents provoqués par les forces de police lors d'arrestations nocturnes.

L'accident grave n'est pas une étape initiatique permettant au jeune de bande de gagner un statut dans son groupe ou dans la société. Au contraire, après une intense mobilisation affective autour de lui, les pairs s'éloignent progressivement, car d'autres événements ont supplanté l'accident dans l'actualité de la bande. D'autre part les séquelles de l'accident empêchent le jeune de répondre à l'exigence des valeurs viriles et des activités de la bande. Peu à peu, il est mis à l'écart, sans pour autant trouver dans un autre cadre les moyens d'une intégration sociale rendue encore plus difficile par la baisse de capacités physiques, l'atteinte psychologique et la restriction des perspectives professionnelles.

L'accident grave n'est analysé ni dans ses causes, ni dans ses circonstances. Le risque étant indispensable à la réassurance du groupe, et les séquelles largement relativisées, l'accident n'a pas d'effet dissuasif sur les prises de risques ultérieures, ni pour le jeune accidenté, ni pour ses pairs.

Maryse ESTERLE-HEDIBEL

POUR EN SAVOIR PLUS :

ESTERLE Maryse :

Pour une prévention de la mortalité des jeunes par accident de la circulation, étude anthropologique des représentations du risque routier et des suites de l'accident grave, ministère des Transports, de l'Équipement et du Tourisme, janvier 1994.

ESTERLE-HEDIBEL Maryse :

- *Le rite et le risque, la culture du risque dans les bandes de jeunes de milieu populaire à travers la conduite routière*, Doctorat nouveau régime, La Sorbonne Paris V, juin 1995, à paraître.
- Les jeunes, le risque routier et l'accident, AGORA, I.N.J.E.P., avril 1996.
- Virées, incendies et vols de voitures : motivations aux vols et aux dégradations de voitures dans les bandes de jeunes de milieu populaire, *Déviance & Société*, juin 1996, volume 20, n° 2, p. 119-139.

VIENT DE PARAÎTRE

ALLAIN (E.), *Le Référé-Liberté. Genèse et mise en oeuvre de la loi du 24 août 1993*, Recherche menée sous contrat avec le ministère de la Justice, Guyancourt, CESDIP, Etudes & Données Pénales, n° 73, 1996, 100 p.

GODEFROY (Th.), Nouvelle donne sur le marché du travail, nouvelle économie répressive ?, in Paugam S. (ed), *L'exclusion, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 1996, p. 449-459.

TOURNIER (P.), Evolution de la population des prisons françaises de 1945 à nos jours, in *La réinsertion des délinquants : mythe ou réalité*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, Faculté de Droit et Sciences Politiques, 1996, p. 131-155.

TOURNIER (P.), Inflation carcérale et aménagement des peines, in Pradel J. (ed), *Prison : sortir avant terme*, Travaux de l'Institut de Sciences Criminelles de Poitiers, n° 15, Editions Cujas, 1996, p. 123-162.

TOURNIER (P.), Transformation de la population des prisons françaises 1974-1994, in Dormoy O. (ed), *Soigner et/ou punir ; questionnement sur l'évolution, le sens et les perspectives de la psy-chiatrie en prison*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 65-73.

ERRATUM

Questions Pénales n° IX.2 : page 2, 2^{ème} colonne, 1^{er} paragraphe, 10^{ème} ligne : il fallait lire : "Le nombre d'attentats à la pudeur passe ainsi de **3 326 à 4 002**".

Directeur de la publication : René LÉVY
Coordination : Sylvie ZEMB
Diffusion : Ghislaine CAPDEVIELLE, Claudine CHARPENTIER et
Stéfane YORDAMIAN
Maquette : Isabelle PASSEGUÉ

Imprimerie : C.N.R.S.
Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1996
Reproduction autorisée moyennant
l'indication de la source et l'envoi
d'un justificatif.