

QUESTIONS PÉNALES

LES MORTS DE LA ROUTE : LE CONTENU DES DOSSIERS D'ENQUÊTE

Claudine PÉREZ-DIAZ, ingénieur de recherches au CESDIP, travaille actuellement dans le champ de la circulation routière, sur les politiques publiques, la création et la mise en œuvre des lois et les représentations.

La recherche présentée ici fait partie d'un programme de prévention, qui associe le Centre Européen d'Etudes Socio-économiques et Accidentologiques des Risques (CEESAR) et le Laboratoire d'Accidentologie et de Biomécanique (LAB), commun à Peugeot-Citroën et Renault, financé par la Mutuelle assurance Automobile des Instituteurs de France (MAIF) qui a demandé au CNRS, *via* l'Agence Nationale pour la Valorisation Interdisciplinaire de la recherche en sciences de l'homme et de la société auprès des Entreprises (ANVIE) de réaliser ce travail. Le CESDIP doit étudier les comportements des conducteurs impliqués dans ces accidents durant la plus longue période possible précédant l'accident.

Cette recherche analyse les dossiers d'enquête préliminaire d'accidents mortels de la route et évalue leur potentiel informatif sur les comportements des conducteurs. Ces dossiers se composent de divers documents standardisés décrivant les composantes matérielles et formelles de l'accident et de procès-verbaux d'audition des témoins susceptibles d'éclairer l'événement et certaines de ses causes. Ils doivent permettre aux autorités judiciaires de qualifier des infractions et d'attribuer des responsabilités, ici dans le cadre d'une enquête préliminaire pour homicide. Rendent-ils également compte des comportements de façon à apporter une information exploitable à d'autres fins ? Les particularités de ce document exigent au préalable une démonstration de la validité scientifique des informations qu'il contient.

En effet, ce document provient de deux émetteurs qui produisent des récits stratégiques aux finalités divergentes. Le premier, conducteur ou témoin, produit son message en situation d'interrogatoire, cherchant à minimiser sa responsabilité. Le second, agent des forces de l'ordre, le reconstruit en fonction de ses finalités professionnelles et institutionnelles. Le message rédigé ne porte plus la trace des interactions qui lui ont donné naissance. Proviendraient-elles d'un interrogatoire plus ou moins systématique et exhaustif¹ et de stratégies présumées de tous les acteurs ?

¹ La formation spécialisée des agents porte sur l'intervention sur les lieux de l'accident et non sur l'audition et la structure de l'enquête qui relèvent de la formation générale en matière criminelle, puis de la formation au sein de chaque équipe.

D'autres arguments plaident en faveur d'un examen attentif du document, car les avantages de cette source sont importants : exhaustive, elle existe sans surcoût pour d'autres utilisateurs.

Des données recueillies directement à des fins de recherches ne seraient-elles pas plus fiables ? En réalité, lorsque des chercheurs enquêtent eux-mêmes, l'accès aux acteurs d'un accident mortel et le statut de l'information produite posent généralement des problèmes analogues à certains de ceux que nous rencontrons, tant du fait des séquelles que ces personnes et leur entourage en gardent que des rôles qu'elles se reconnaissent.

Objectifs et méthode

La recherche entreprise poursuit plusieurs objectifs imbriqués : étudier les pratiques des forces de l'ordre en matière d'accidents mortels afin d'en inférer les normes professionnelles et institutionnelles qui président à l'élaboration du document ; identifier les comportements des impliqués et des témoins dans des accidents mortels et induire de leurs auditions les normes individuelles qui les auraient animés, au moment de choisir certaines actions. Pour cela, la condition préalable est de donner un statut à l'information sur les comportements des conducteurs contenue dans ce document.

La méthode de recherche mise au point apprécie les limites de validité du sens produit sur les aspects étudiés. Elle combine des analyses interne et externe de ces documents. Tout document fait d'abord l'objet d'une **analyse de contenu** décrivant le document, ses motifs et conditions de production, identifiant l'émetteur et le récepteur du message ainsi que son sens. Les séquences particulièrement complexes ou cruciales sont étudiées en suivant les démarches de la **critique historique** sur l'auteur du message et son témoignage, ainsi que sur la confrontation de versions contradictoires. Puis, le message lui-même est décrit par une **analyse thématique**.

Un échantillon de 50 dossiers est tiré au hasard dans le corpus de tous les dossiers d'accidents mortels (8 400 affaires) d'un cycle annuel. Il est décrit grâce à une analyse de contenu associée à des analyses thématiques de plus en plus fines des 214 auditions qui le composent. Elles proviennent de 91 témoins

directs et de 123 témoins indirects qui ont partagé la route avec un véhicule impliqué ou qui sont des ayant-droit, des responsables civils ou pénaux, des proches...

Des typologies des témoins et des enquêtes sont caractérisées par les thèmes traités selon les types d'accidents. Pour mieux identifier les pratiques des forces de l'ordre, des entretiens et des documents ont été recueillis, afin de connaître les grandes lignes des directives, moyens d'action et formation qui sont donnés aux agents par l'institution.

En parallèle, une analyse thématique effectue la synthèse des informations issues de la littérature scientifique sur les comportements des conducteurs, obtenues hors situation d'interrogatoire policier. Cette synthèse est comparée aux procès-verbaux étudiés afin de procéder à une analyse externe du contenu de ces documents. Il s'agit de cerner comment et jusqu'où ceux-ci renseignent sur des comportements de conducteurs, définis d'après des données collectées à des fins de recherche.

La comparaison des informations sur les comportements des conducteurs issues des deux analyses, interne et externe, permet de préciser la portée de certaines reconstructions d'objet - des faits sont rajoutés ou omis, une cohérence artificielle est bâtie, une information mal établie est tenue pour une certitude - et d'attribuer un statut à des informations contenues dans les dossiers d'accidents mortels.

Les pratiques des forces de l'ordre

Le dossier d'enquête vise à réunir des **preuves matérielles**... Il le fait de façon minutieuse pour établir les trajectoires des véhicules avant, pendant et après le choc. En revanche, les preuves matérielles de la vitesse sont rares et ses estimations se basent généralement sur des déclarations testimoniales, occasionnellement fondées sur une démonstration. Lors de l'enquête préliminaire, les expertises concernant la vitesse sont exceptionnelles. Pourtant, il arrive que l'estimation testimoniale mentionnée dans les enquêtes soit traitée comme si la vitesse avait effectivement été mesurée, alors que seule la mesure de l'alcoolémie a été effectuée et constitue l'unique preuve matérielle systématiquement recueillie. Toutes les autres informations proviennent de témoignages, à l'exception de rares expertises techniques des véhicules.

Dans les auditions, les régularités observées permettent de déduire que l'interrogatoire policier comprend une batterie de questions systématiquement posées et d'autres qui sont adaptées à des caractéristiques des témoins et à des situations-type. Connaître ce **modèle de base** permet de mieux cerner sa production informative et d'identifier les stratégies des témoins et des agents des forces de l'ordre. A cette fin, des analyses structurales, grammaticales et lexicales sont ponctuellement mises en œuvre. Les apports spécifiques de chaque type de témoignage sont mis en évidence, ce qui permet entre autres d'identifier les plus pertinents en matière de prévention.

Dans leur description de l'accident les **agents des forces de l'ordre** désignent toujours un présumé responsable (le conducteur A) et d'autres conducteurs, diversement impliqués (B, C...). Les piétons, même s'ils sont responsables, sont désignés autrement (Y). Aussi hiérarchisent-ils les responsabilités dès leur arrivée sur les lieux. Les informations recueillies vont donc privilégier notablement le conducteur A. Son comportement général - dans

la vie et sur la route - sa santé, sa vie professionnelle et familiale, tout cela est souvent bien ou assez bien décrit. Ces informations portent plus fréquemment sur le passé que sur les dernières 24 heures. Cependant, le recueil de ces données est très hétérogène.

Les **auditions des témoins** attestent du professionnalisme des forces de l'ordre, mais peut-être aussi d'un fonctionnement à l'économie. Les témoins directs sont interrogés sur les faits, leurs conséquences, d'éventuelles infractions et responsabilités ; mais il le sont rarement - sur eux-mêmes ou sur le conducteur - quant à leur comportement général. Par contre, les témoins indirects sont assez souvent questionnés sur ce dernier thème au sujet du conducteur A - surtout si celui-ci est décédé et qu'il n'y a pas de témoin direct - afin d'écartier rapidement l'hypothèse de l'homicide volontaire et surtout de creuser celle du suicide.

Dans le cadre des accidents du travail, Dodier² a montré que les enquêtes s'arrêtent à l'identification d'une seule cause principale. Il en va différemment pour les accidents de la route car un modèle d'interrogatoire large permet d'identifier des causes multiples. Par contre, l'identification de causes étrangères à ce modèle est aléatoire.

Pour aller plus loin, des analyses causales devraient distinguer précisément entre la hiérarchie et la chronologie des causes. Certains accidents attribués à la vitesse qui sont nantis de nombreux témoignages opposables montrent ici que plusieurs "scénarios critiques"³ peuvent s'enchaîner dans le temps. Chacun d'eux présente de multiples causes parmi lesquelles l'incident initial n'est pas forcément la cause "principale" de l'accident, pas plus que la "manœuvre de rupture" le précédant.

Lors de l'enquête, les agents des forces de l'ordre adoptent une approche très prudente souvent dépourvue d'imputation causale. Peut-être craignent-ils de trop s'avancer dans un domaine très technique où les experts des assurances disposent de temps et de moyens très supérieurs aux leurs. Ils relatent les faits d'un ton distancié et se gardent généralement de tout jugement moral. Même lorsque l'alcoolémie dépasse le seuil légal, les rédacteurs se dispensent d'appréciation si ce conducteur est décédé. Il en va différemment dans les rares cas où un conducteur A ayant bu survit. Ainsi, lors d'un accident où deux enfants sont décédés, le présumé responsable présente une alcoolémie douteuse : sa conduite est passée au crible, des preuves matérielles de sa vitesse excessive sont réunies et l'ensemble est jugé moralement dans la partie du dossier d'enquête consacrée à l'expression des agents des forces de l'ordre... Un tel positionnement est également rare chez des témoins qui n'y ont pas un intérêt spécifique, excepté lorsque ceux-ci rapportent des conduites à risque, parfois même après s'être présentés spontanément. La dissociation historique relevée par Ewald dans l'évolution des droits civil et pénal entre les notions de faute et de risque aurait donc été intégrée par l'ensemble de la population. Seule la prise de risque supposée délibérée susciterait l'indignation morale.

² Cet auteur relève que l'imputation de responsabilité se caractérise par la clôture du jugement sur une cause prépondérante d'un accident du travail, ce qui entraîne l'arrêt des recherches de causes secondaires (DODIER (N.), Causes et mise en cause. Innovation sociotechnique et jugement moral face aux accidents du travail, *Revue Française de Sociologie*, 1994, XXXV, 251-281).

³ Ces scénarios sont identifiés d'après les Etudes Détaillées d'Accident de l'Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité.

L'existence d'accident antérieur, comme le style de conduite habituelle, figurent rarement dans les auditions : les forces de l'ordre ne relèvent pas systématiquement les dénégations ou bien comptent plus sur les fichiers judiciaires ou sur ceux des assurances.

De leur côté, les conducteurs A assument très rarement la **responsabilité** globale de l'accident. En dehors de la preuve matérielle fournie par la mesure de l'alcoolémie qu'ils ne peuvent contester, ils avouent peu et exclusivement des éléments de comportements infractionnels. Les conducteurs B nient toute responsabilité et ne reconnaissent que rarement une infraction. Très généralement, les autres témoins directs n'attribuent de responsabilités que sur un mode informel très réservé. Une telle situation indique des rapports de force assez équilibrés entre mis en cause et forces de l'ordre, sauf lorsqu'une responsabilité pénale est en jeu : avec la recherche de l'enfermement se profile le poids de l'autorité.

Les comportements des conducteurs et de leurs entourages

Des représentations de l'alcool, de la conduite et de la vitesse sont identifiées chez des mis en cause et des témoins non impliqués.

Les **conducteurs en état alcoolique** présumés responsables d'un accident sont presque tous très imbibés et décédés. Les témoins de leur consommation n'ont pas tenté de les dissuader de conduire, faute d'indice d'alarme suffisant à leurs yeux. Ils ont pourtant assisté à l'ingestion de nombreuses boissons, dépassant de très loin les quantités limites indiquées lors des campagnes de prévention. En dépit de cette non-ingérence, certains prônent l'intervention comme une expression nécessaire de solidarité. Mais une manifestation physique importante (en général, le fait de ne plus pouvoir se tenir debout...) constitue le seul critère d'alarme qu'ils retiennent et semblent considérer comme légitime. A tel point qu'ils ne songent nullement à prétendre avoir tenté de dissuader ces conducteurs de prendre le volant, lorsque la question leur est posée. Cela indique que les campagnes de prévention en matière d'alcool au volant n'ont pas encore atteint certaines catégories de population et surtout qu'elles n'ont pas réussi à substituer, comme seuil d'alarme, l'appréciation de la quantité consommée à celle de manifestations physiques extrêmes. De plus, les données recueillies montrent qu'il est plus facile à des inconnus qu'à des proches d'intervenir pour dissuader un conducteur fortement alcoolisé de prendre le volant. Des résultats analogues se retrouvent en matière de consommation de médicaments.

Les **conduites à risque** se caractérisent par une vitesse excessive, des dépassements hasardeux et des trajectoires imprévisibles de véhicules qui ne respectent pas leur couloir directionnel. Elles sont généralement attribuables à des conducteurs en état alcoolique, fût-il léger. Ces conducteurs A jouent sur les mots pour décrire leur comportement afin de nier leur responsabilité, tant à leurs yeux qu'à ceux des forces de l'ordre. *Aller très très vite*, d'après un témoin, devient *rouler bon train* pour le conducteur A ; se suivre très vite et doubler ensemble ne signifie pas *faire la course* pour un autre ; ou encore d'après un troisième : *je ne faisais pas un essai de la voiture, par contre je montrais comment elle roulait...* En effet, ces représentations de leur conduite vont au delà de la simple stratégie de l'interrogatoire : même les condamnés pour une infraction routière, y compris commise en

état d'ivresse, restent persuadés d'être de bons conducteurs en toutes circonstances⁴. Les comportements à risque n'ont donc pas encore obtenu de définitions consensuelles.

Une catégorie particulière de comportements à risque est la **virée**. Celle-ci se caractérise par des déplacements motorisés, entrecoupés de haltes qui occasionnent généralement la consommation d'alcool. Les motivations à dominante sociale de certains conducteurs ne les pousseraient pas à rechercher l'alcoolisation en dehors de ces contacts, alors que d'autres poursuivraient la virée ainsi amorcée dans le seul but de trouver de l'alcool. Cette quête caractériserait des individus plus âgés qui atteignent des taux d'alcoolémie importants (au moins 2,5 gr/l de sang), ce qui indique une familiarité avec l'alcool, voire un éthyliisme chronique. En effet, cette pathologie peut être présumée à partir de 1 gr/l de sang, mais seules d'autres analyses biologiques permettent de la confirmer. Toutefois, ces indicateurs biologiques ne sont pas encore développés chez les grands buveurs débutants. Le fait qu'une quête compulsive soit un mécanisme propre aux grands consommateurs d'alcool confirme cette hypothèse. Il resterait à établir si certaines virées motorisées rurales ne constituent pas un artefact de la réglementation sur les débits de boisson : faute de pouvoir consommer à satiété sur place, il faudrait aller de localité en localité.

Devoir d'ingérence ?

Ainsi, le dossier d'enquête d'accident mortel renseigne non seulement sur certaines caractéristiques du contrôle, mais aussi sur des domaines où la prévention pourrait intervenir.

L'hétérogénéité des documents sur les comportements généraux des conducteurs fragilise leur représentativité. Pourtant, ces dossiers demeurent intéressants pour repérer des comportements et des situations à problèmes. L'interrogatoire policier comporte aussi des atouts, car il fait émerger des éléments que les témoins n'ont pas envie d'éclaircir, même à leurs propres yeux.

La distanciation du discours policier provient d'un réel effort de neutralité. Dans leur souci d'exactitude, ils veulent privilégier les preuves matérielles. Mais faute de temps et de moyens, la forte prévalence des preuves testimoniales demeure. Lorsque ces dernières prennent l'apparence d'un discours scientifique - ou de mesures comme dans le cas de la vitesse - cela produit une confiance *a priori* en ces dossiers alors qu'elle devrait être conditionnelle et justifiée point par point.

Au delà des phénomènes de causalité, encore à approfondir, les dossiers analysés mettent en évidence des relations d'un autre ordre entre des accidents de la route mortels et des problèmes sociaux fondamentaux, comme la consommation d'alcool et d'autres produits diminuant la vigilance, les conditions de travail ou la précarité socio-économique. Certains accidents font apparaître l'importance d'un horaire de travail lourd et décalé (20 heures dont 2 à 3 heures de pause, dans la restauration) ou bien celle de l'équipement défectueux de véhicules auto-entretenus... Souvent se profile la précarité socio-économique que les recherches épidémiologiques⁵ associent à un sur-risque accidentel

⁴ RENOARD (J.M.), Les représentations de la délinquance routière chez les conducteurs condamnés, *Questions Pénales*, 1996, IX.1, 1-4.

⁵ Haut Comité d'Etude et d'Information sur l'Alcoolisme, *Alcool et accidents*, Paris, La Documentation Française, 1985.

généralisé : celle-ci devrait être mieux étudiée et les dossiers judiciaires en permettent une approche spécifique...

Que les problèmes relèvent des pathologies - comme pour les grands buveurs ou les consommateurs de médicaments - ou des modes de vie - comme les virées des plus jeunes - la prévention devrait s'adresser directement à ces conducteurs. En effet, leurs proches ne semblent pas en situation d'intervenir "à chaud" sur leurs choix. Lorsqu'entrent en conflit les valeurs de liberté individuelle et de solidarité, l'entourage laisse triompher la première, à moins de disposer d'un signal d'alarme physique incontestable qui autorise à transgresser le respect de l'autonomie. Si toutefois

les acteurs de la prévention avaient l'ambition d'intervenir sur cette hiérarchie de valeurs fondamentales, il faudrait qu'ils incitent à une réflexion collective sur ce "devoir d'ingérence" spécifique... On devrait alors identifier des relais sur lesquels s'ap-puyer, en leur proposant des argumentations, voire des comportements dissuasifs.

Claudine PÉREZ-DIAZ
(E-Mail : cperez@ext.jussieu.fr)

VIENT DE PARAÎTRE

AUBUSSON de CAVARLAY (B.), Politiques pénales : connaissances et méconnaissances, *Le nouveau bulletin du CLCJ, justice et action sociale*, 1997, n° 3, pp. 1-6.

LÉVY (R.), A Crise do Sistema Policial Francês Hoje, Da Inserção Local aos Riscos Europeos, *Tempo Social, Revista de Sociologia da USP*, 1997, 9, 1, pp. 53-78.

LÉVY (R.), Qui détient le pouvoir de police ?, in BERLIÈRE (J.M), PESCHANSKI (D.), (Ed.), *Pouvoirs et polices au XX^{ème} siècle*, Bruxelles, Editions Complexe, 1997, pp. 19-28.

ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), (Eds), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Paris, Editions L'Harmattan, Collection Déviance/GERN, 1997, Tome I et II.

ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), Normativités et internormativités, in ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), (Eds), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Paris, Editions L'Harmattan, Collection Déviance/GERN, 1997, Tome I, pp. 7-30.

ROBERT (Ph.), Essai de construction d'un paradigme pénal, in ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), (Eds), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Paris, Editions L'Harmattan, Collection Déviance/GERN, 1997, Tome II, pp. 45-76.

LÉVY (R.), ZAUBERMAN (R.), Des normes juridiques aux pratiques professionnelles : ressources et contraintes dans l'activité de police judiciaire, in ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), (Eds), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Paris, Editions L'Harmattan, Collection Déviance/GERN, 1997, Tome II, pp. 137-164.

ESTERLE-HEDIBEL (M.), Normes pénales et normes de conduite dans les bandes de jeunes de milieu populaire, in ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), (Eds), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Paris, Editions L'Harmattan, Collection Déviance/GERN, 1997, Tome II, pp. 183-198.

RENOUARD (J.M.), Les représentations de la circulation, des infractions et des sanctions chez les conducteurs condamnés, in ROBERT (Ph.), SOUBIRAN-PAILLET (F.), VAN DE KERCHOVE (M.), (Eds), *Normes, normes juridiques, normes pénales. Pour une sociologie des frontières*, Paris, Editions L'Harmattan, Collection Déviance/GERN, 1997, Tome II, pp. 199-210.

ROUSSEAU (X.), LÉVY (R.), *Le pénal dans tous ses Etats. Justice, Etats et sociétés en Europe (XI^{ème}-XX^{ème} siècles)*, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, 1997.

TOURNIER (P.), Lutter contre l'inflation carcérale, *Le nouveau bulletin du CLCJ, justice et action sociale*, 1997, n° 3, pp. 6-11.

TOURNIER (P.), L'évaluation de la récidive en France, *Regards sur l'actualité*, La Documentation Française, 1997, n° 229, pp. 15-23.

Directeur de la publication : René LÉVY
Coordination : Sylvie ZEMB
Diffusion : Stéphane YORDAMIAN
Maquette : Isabelle PASSEGUÉ

Imprimerie : C.N.R.S.
Dépôt légal : 3^{ème} trimestre 1997
Reproduction autorisée moyennant
indication de la source et l'envoi d'un justificatif.