

*L'équipe du CESDIP adresse ses meilleurs vœux
pour 1996 à ses lecteurs.*

QUESTIONS PÉNALES

LES REPRÉSENTATIONS DE LA DÉLINQUANCE ROUTIÈRE CHEZ LES CONDUCTEURS CONDAMNÉS

La sanction pénale en matière de circulation routière est éventuellement le dernier acte d'une histoire : comportement, infraction, arrestation, renvoi au pénal, jugement, sanction. Elle a été jouée par plusieurs acteurs : l'automobiliste sanctionnée qui tient la vedette mais dont le rôle n'est pas plus important que celui des autres usagers ou celui de la police. A ces acteurs physiquement présents sur la scène routière s'en ajoutent d'autres invisibles, mais présents symboliquement par le Code comme le législateur, le magistrat ou le préfet, par les infrastructures (D.D.E.) et les véhicules (constructeurs et assureurs).

Cette histoire reste parfois inachevée et débute avant le constat de l'infraction par la police. C'est pourquoi la sanction n'acquiert du sens pour l'automobiliste - et ne présente un intérêt pour la recherche - qu'inscrite dans cette histoire. On peut penser que l'automobiliste se représente la sanction en fonction du comportement réalisé dans une situation particulière, que le Code qualifie d'infraction.

On l'a donc interrogé sur la façon dont il se représente son mode de conduite, les conditions de la réalisation de l'infraction, les réactions de la police et de la justice. On s'attend à ce qu'il rapporte toujours la sanction à la réalisation d'une infraction dans une situation concrète.

L'étude des représentations permet de tenir ensemble, de façon compréhensive, plusieurs dimensions de l'usage de la route et de s'interroger sur l'adéquation éventuelle des sanctions aux situations que traverse l'automobiliste. On peut supposer qu'il puisse dire une chose et son contraire dans le même entretien puisqu'il est mobile dans un système mobile. Il traverse des situations extrêmement variées et changeantes.

Comme il s'agit de saisir des contenus de représentation peu ou mal connus, on a choisi la méthode de l'entretien non-directif : la personne interrogée délimite elle-même son propre champ de pertinence relatif aux significations que lui inspire la sanction. On a réalisé, à la sortie du tribunal ou peu de temps après, 40 entretiens pour faire reconstituer par les automobilistes toute l'histoire aboutissant à la sanction. Ce type de recherche permet difficilement la construction d'un échantillon représentatif. Il faut cependant que la population soit assez diversifiée selon les critères de position sociale, d'âge et de sexe. Les personnes interrogées ont été condamnées pour trois classes d'infractions - conduite avec une alcoolémie supérieure à la réglementation, excès de vitesse, non-respect de la signalisation - et sanctionnées par des peines d'amende, de suspension et d'annulation du permis de conduire, de travail d'intérêt général et de prison. L'uniformité des discours recueillis a retenu l'attention. Qu'il soit homme ou femme, ouvrier ou cadre, jeune ou vieux, primo-infractant ou récidiviste, poursuivi pour excès de vitesse ou pour non-respect d'un feu rouge, condamné à une amende ou à une peine de prison, l'automobiliste a dit à peu près la même chose.

L'automobiliste, la situation et la règle

La circulation est perçue par les automobilistes comme un système d'interactions. Cette perception s'écarte de la vision soutenue par beaucoup d'experts, selon laquelle l'usage de l'automobile signe le triomphe de l'individualisme. Dans ce système, tout le monde est obligé de tenir compte de tout le monde. L'automobiliste sait que son sort est lié aux autres et que sa conduite ne dépend pas seulement de sa décision. Celui qui l'oublierait est rappelé à l'ordre par ses pairs avant de l'être éventuellement par le policier ou le magistrat. La circulation repose sur la

capacité de chacun de jouer le rôle des autres ou de se mettre à leur place pour voir et comprendre la même chose qu'eux, et anticiper ainsi leurs actions. En effet, l'usage de la route n'est pas monotone. L'automobiliste n'est pas toujours automobiliste, il est parfois un cycliste, souvent un piéton, il peut lui arriver de tracter une caravane ou une remorque, de conduire un véhicule utilitaire ou à l'étranger, de se déplacer pour son travail ou ses loisirs. Il peut ainsi comprendre le rôle des autres - conducteur, cyclistes, piétons - qu'il joue parfois lui-même. Il peut aussi se mettre à leur place pour l'avoir déjà occupée, comme conducteur à tel endroit du système par exemple. Ces places ne sont jamais définitives, un peu comme au jeu des quatre coins. Chaque usager est défini par les autres selon le rôle et la place occupés temporairement, plutôt que par ses attributs personnels qui peuvent servir à le définir à l'extérieur du système de circulation mais sont peu utiles à l'intérieur. Ainsi, les critères servant à classer les individus dans la hiérarchie sociale, semblent avoir moins d'importance dans le système que les critères servant à classer les engins qui circulent : camions, petites ou grosses voitures, vélos, etc.

La conduite est une action construite par le procédé d'interprétation de la situation. L'automobiliste n'est pas un automate. Le système l'oblige à tenir compte de la présence, réelle ou virtuelle, des autres et de leur comportement, de la norme établie par eux, de l'état de la chaussée, de la météo, de la configuration du parcours, des obstacles et dangers, et des mille autres petits événements ayant une signification et qu'il interprète pour construire son activité. Surtout, la conduite n'est pas une activité individuelle mais collective. L'information la plus importante à propos de la situation concerne la présence ou l'absence des autres. C'est ensemble que les automobilistes construisent une normalité à laquelle chacun doit se soumettre. On le remarque surtout en matière de vitesse.

Les différents éléments constitutifs de la situation fournissent des informations aussi nécessaires que celles que fournit le Code. Ces dernières ne semblent pas suffisantes à l'automobiliste. Il a besoin des autres informations. Il doit faire un effort d'interprétation pour décider en quoi la règle abstraite du Code s'adapte à une situation concrète. Cependant, en raison de l'extrême plasticité du système, il sait que la règle du Code est indispensable. Mais pour qu'elle produise du sens, il l'indexe à la situation. Il ne réagit pas à la règle, sauf si on l'interroge par questionnaire, mais à la situation produite par son interprétation qui tient compte de la règle comme élément d'information parmi les autres. Dans l'absolu, la règle n'a guère de sens, il faut qu'elle soit restituée à une situation concrète que l'automobiliste partage avec ses pairs dans la mesure où ce sont eux qui lui donneront sens par la contrainte mutuelle, si la situation l'exige. Ainsi, le sens attribué à une règle est toujours local, peu généralisable, il est utile dans la situation traversée *hic et nunc*. La conduite est donc une activité extrêmement complexe, que l'obéissance absolue au Code ne suffirait pas à la simplifier, en raison, estiment les automobilistes, de la plasticité des situations, de la normalité définie collectivement, des différentes nécessités de s'affranchir de la règle.

Illégalité versus normalité

Le Code décrit de nombreux comportements illégaux en les associant à la dangerosité. Dans sa pratique, l'automobiliste distingue ce qui est illégal et ce qui est dangereux et il construit son activité en se référant à son estimation de la dangerosité. Un comportement illégal n'est pour lui que virtuellement dangereux. C'est la situation qui peut le rendre réellement dangereux, pas le fait qu'il soit illégal. Son érection en infraction ne constitue pas à ses yeux une garantie suffisante de sécurité. L'un des nombreux malentendus marquant ses relations avec le système pénal, trouve ici sa source. Ainsi, ce qui pour le Code est illégal et source d'insécurité peut être, pour l'automobiliste, normal et sécurisant. A l'inverse, ce qui est légal et source de sécurité pour le Code, peut être pour lui anormal et source d'insécurité. Son expérience le conduit à établir ces équivalences : il commet souvent des infractions qui ne sont qu'exceptionnellement suivies d'accident, il peut les répéter sans subir de désagréments. C'est pourquoi il n'associe pas l'illégalité à l'insécurité. Le message sécuritaire présentant le non-respect des règles comme la cause des accidents, a peu de chance d'être entendu tant que l'association infraction-accident est contredite par l'expérience de l'automobiliste.

Ce n'est donc pas la méconnaissance des règles du Code ou l'impossibilité matérielle de les respecter qui expliquerait, comme le pensent certains juristes, la masse de ce contentieux mais le fait que l'automobiliste n'associe pas *in abstracto* l'illégalité à l'insécurité. Il ne les associe qu'en fonction de l'interprétation de la situation.

Le comportement légal et le comportement normal ne se recoupent pas mécaniquement puisque la légalité est fixe et la normalité fluctuante en raison de la diversité des situations. Du point de vue de l'automobiliste, les situations ne sont pas comparables alors que la légalité s'applique de façon monotone. Il est obligé d'adapter sa conduite aux situations, pense-t-il. Cette adaptation est pour lui une garantie de sécurité alors que la légalité est rigide. L'hostilité qu'il manifeste à l'égard du système pénal, est objectivement fondée sur le fait que sa mobilité rencontre l'immobilité du policier constatant l'infraction et du juge sanctionnant son comportement. L'automobiliste considère son trajet dans toute la durée de sa mobilité, marquée de temps en temps par des infractions qu'il intègre à sa conduite. En raison de leur immobilité, la police et la justice ne saisissent à ses yeux que la portion du trajet pendant laquelle l'infraction est commise. La rencontre fortuite entre l'immobilité des uns et la mobilité de l'autre est aussi la source du malentendu qui marque leurs relations.

Le policier, le juge et le bon conducteur

La représentation de la sanction est liée à la façon dont l'automobiliste se représente le rôle de la police sur la scène routière. En effet, la sanction n'est pas le résultat de la commission d'une infraction, mais de l'aléa de la vigilance policière. L'automobiliste sait par expérience que tous les comportements d'infraction ne sont pas connus de la police. Il a déjà commis plusieurs fois l'infraction sans se faire

arrêter ou il l'a vue commettre par les autres, parfois en même temps que lui ou à peine plus loin, sans qu'ils soient inquiétés. En enfreignant les règles à plusieurs reprises au cours de sa carrière, chaque automobiliste est virtuellement fautif et il ne doit qu'à l'insuffisance du contrôle policier de ne pas l'être effectivement. Est-ce à dire qu'il ne perçoit que le rôle répressif de la police ? Pas du tout : sa perception du travail policier est ambivalente et c'est bien là son problème. Son rôle préventif lui apparaît clairement. Il fait quotidiennement l'expérience que la présence policière le contraint, lui et tous ses pairs, au respect des règles. Mais étant intermittente, il a le sentiment que cette présence est calculée pour mieux le piéger.

La règle serait-elle fragile puisque son respect ne dépendrait que de la contrainte exercée par la police ? Si cette contrainte disparaissait par absence de l'organe de contrôle, la règle ne serait-elle plus respectée ? C'est souvent le cas quand l'automobiliste est seul sur la route. Mais s'il la partage, il gagne plus à respecter certaines règles qu'à s'en affranchir. Dans certaines situations, le respect des règles coïncide avec l'intérêt des automobilistes. La présence policière n'est pas non plus indispensable pour forcer le respect de la règle lorsqu'il coïncide, selon la situation, avec le respect de la vie humaine. En ce sens, l'éthique, comme le pensent beaucoup d'experts, n'apparaît pas seulement aux yeux des automobilistes lorsqu'ils s'attachent aux conséquences des comportements les plus dangereux. Elle apparaît déjà dans la condamnation de comportements, même légaux, dont on suppose la forte probabilité de provoquer un accident. Il faut alors faire l'hypothèse que la fragilité de la règle dépend moins de sa méconnaissance par l'automobiliste ou de ses attributs psychologiques ou sociologiques, que des caractéristiques de la situation qu'il doit interpréter avant de prendre sa décision. La règle est fragile si son respect, dans une situation donnée, n'apporte aucune récompense, matérielle ou symbolique, ni même aucune protection.

A la toute-puissance du policier et des appareils utilisés, s'ajoute celle du magistrat. Pour l'automobiliste, leur *imperium* est fondé sur leur incapacité ou leur refus de comprendre son point de vue, alors que lui-même conduit en se mettant à la place de ses pairs. Il a le sentiment que pour réussir son activité, il ne doit, en principe, rien ignorer de la situation, et il observe que policiers et magistrats en ignorent tout. L'ignorance du juge rend la peine toujours trop lourde et son critère de légalité s'oppose au critère de normalité de l'automobiliste. La légalité se passe des informations relatives à la situation, alors que la normalité les exige.

L'automobiliste considère qu'il est inutile de se défendre devant le juge. Pourtant, sa défense pourrait être crédible, pense-t-il, puisqu'il la fonderait sur les éléments composant la situation et l'interprétation qu'il en a fait, pour justifier la réalisation d'une infraction qu'il reconnaît toujours. Le procédé d'interprétation, fondant la construction de son activité, est invalidé par le juge après l'avoir été par le policier. Il a le sentiment que ces deux acteurs n'ont pas vu la même chose que lui. Il supporte d'autant plus mal cette double invalidation, qu'elle disqualifie sa capacité

d'interprétation des situations constitutive du label de bon conducteur qu'il s'auto-décerne. En effet, tous les automobilistes s'accordent ce label. Le *bon* conducteur peut réaliser des infractions en fonction de son interprétation de la situation. A l'opposé, le *traînard* n'en commet jamais, il conduit selon les définitions des situations toutes faites du Code, par manque de confiance, et le *fou du volant* en commet tout le temps, en raison de sa dangereuse incapacité à s'adapter aux situations. Le premier par peur et le second par inconscience ne jouent pas avec la règle, alors que le *bon* conducteur s'estime à la fois suffisamment compétent et conscient des dangers de la route pour jouer avec la règle selon la situation.

On comprend ainsi pourquoi les campagnes de sécurité routière restent assez peu efficaces. En faisant passer les automobilistes pour les "mauvais" conducteurs qu'ils n'estiment pas être, ces campagnes ne s'adressent à personne puisque tout le monde s'accorde le label de *bon* conducteur. L'automobiliste pense-t-il alors qu'elles s'adressent aux autres ? Même pas : il fait preuve d'une relative tolérance à l'égard de ses pairs puisque la conduite l'oblige à les comprendre, à communiquer avec eux, et qu'il éprouve souvent leur solidarité ou leurs marques de courtoisie. C'est une des raisons pour laquelle il aime bien conduire. Au cours de l'entretien, il a d'ailleurs eu du mal à se représenter ce que pouvait être le *fou du volant* ou le *délinquant* de la route.

En fait, l'automobiliste se méfie de tout ce qui lui semble trop extérieur à l'ordre des interactions construit collectivement. Ainsi, il estime que le législateur, le juge et ses sanctions ou l'ingénieur des ponts et chaussées, sont trop éloignés des réalités de la circulation. Il se méfie aussi de celui qui bénéficie de privilèges lui permettant d'échapper aux poursuites, ou de l'"alcoolique" déjà en infraction avant de conduire. Il les perçoit comme trop étrangers au système. Il suppose que l'un comme l'autre ne construiront pas leur activité par le procédé d'interprétation de la situation indispensable à l'ordre des interactions. Le premier n'en a pas besoin, s'arrangeant à l'extérieur, il peut faire ce qu'il veut à l'intérieur, le second en est incapable. L'automobiliste estime ne pas pouvoir faire le pari de leur bonne conduite, parce qu'ils trichent. Enfin, cette distinction entre l'intérieur et l'extérieur explique l'ambivalence des représentations à l'égard du policier. Pour l'automobiliste, sa présence est dissuasive sans aucune exception, mais sous réserve qu'elle soit visible, se mettant objectivement dans le système. S'il ne l'a pas vu, il a le sentiment que le policier est à l'extérieur du système et qu'il fausse l'ordre des interactions.

Jean-Marie RENOARD

Pour en savoir plus :

RENOUARD (J.-M.), *L'automobiliste, la situation et la règle* (ouvrage en préparation).

VIENT DE PARAÎTRE

Renée ZAUBERMAN
Philippe ROBERT

*Du côté des victimes,
un autre regard
sur la délinquance*

Paris
L'Harmattan
(collection Logiques Sociales)
Série Deviance-CESDIP

Jean-Marie RENOUARD

*Un bilan de la recherche française
sur la protection judiciaire
de la jeunesse*

1970-1995

Bordeaux
Cedas

Le directeur et les membres du CESDIP ont la tristesse de faire part du décès accidentel, le 31 décembre 1995, à l'âge de 43 ans, de leur collègue et ami **Jean-Michel LE BOULAIRE**, chercheur associé au CESDIP, spécialiste des questions pénitentiaires.

Directeur de la publication : René LEVY
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.