



Institut
Interdisciplinaire
d'Anthropologie
du Contemporain

IIAC LAIOS



Archives ouvertes IIAC
Institut interdisciplinaire d'anthropologie du contemporain
CNRS UMR8177/EHESS LC12
<http://halshs.archives-ouvertes.fr/IIAC>

Pourquoi les jeunes automobilistes sortent-ils de la route? Quelques réflexions sur le cas des Ardennes

Jean-François Gossiaux

Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris
IIAC-LAIOS – gossiaux[at]msh-paris.fr

Référence

Fichier auteur

1992, *RTS. Recherche-Transports-Sécurité* 34 : 57-62.

Résumé

Les catégories statistiques utilisées en accidentologie peuvent recouvrir des réalités distinctes relevant d'actions de prévention différentes. Analysant deux accidents "typiques" de jeunes conducteurs, survenus sensiblement à la même heure dans la nuit de samedi à dimanche, au cours d'une sortie entre amis, l'article tend à montrer qu'à chacun d'eux correspond un rapport à l'auto particulier, une pratique sociale particulière. Il décrit ensuite une de ces pratiques, en la reliant au contexte anthropologique dans laquelle elle s'inscrit. Le fait automobile est un "fait social total": les politiques de sécurité routière rencontrent là leurs limites.

Pourquoi les jeunes automobilistes sortent-ils de la route?

Quelques réflexions sur le cas des Ardennes

Samedi 16 mai 1987. Patrick R., 22 ans, fonctionnaire dans la région parisienne, prend la route dès la fin de son service pour rejoindre le domicile de ses parents à Ignyville (Ardennes), où il arrive vers 22 heures. Après avoir déposé ses affaires, il se rend à Fontaines, à 7 kilomètres de là, où il compte retrouver son ami Stéphane V. Celui-ci n'est pas à son domicile. Selon Pascal F., qui habite la maison voisine, il est probablement allé au bal de Longval. Patrick et Pascal décident de l'y rejoindre, en compagnie de Michel N., autre voisin et ami de Pascal.

La 205 GTI rouge quitte Fontaines vers 23 heures 30. Pascal F. a pris place à l'avant près du conducteur, Michel N. est monté à l'arrière. Il fait beau, la visibilité est bonne, la route sèche. Patrick met en marche le lecteur de cassettes. Il a acheté sa voiture six semaines plus tôt, d'occasion. Elle a un peu plus de deux ans, et 65000 kilomètres au compteur.

Vers 23 heures 45, la 205 entame la descente sur Longval, deux kilomètres d'une étroite départementale bordée de pâtures. Quelques secondes plus tard, déportée sur la gauche de la chaussée à la sortie d'un premier virage à droite, la voiture ne peut même pas amorcer le second, vers la gauche. Après plusieurs tonneaux, elle se disloque dans un pré en contrebas de la route. Le conducteur parvient à se dégager seul. (Mais, lorsque les gendarmes arriveront sur les lieux, il sera incapable de leur indiquer le nombre de personnes l'accompagnant.) Les deux passagers ont été éjectés. Pascal F. est retrouvé gisant trois mètres devant les débris du véhicule.

L'accident a fait un mort, Pascal F., 20 ans, chômeur (décédé à l'hôpital au bout de de vingt-quatre heures); un blessé grave, Michel N., 20 ans, en cours de service militaire (il restera probablement paraplégique); un blessé léger, Patrick R.

Lundi 10 novembre 1986. Chaussy (Ardennes). Jean-Pierre M. gare sa Peugeot 304 devant le café de la place, après avoir parcouru, accompagné de Jean-Marie S. et de Thierry G., les 35 kilomètres séparant Albincourt, où tous trois habitent, de Chaussy. Ils ont rendez-vous ici avec trois amis, dont la fiancée de G. Dans le café, Jean-Pierre M. mange un sandwich et boit quelques bières, puis tout le monde prend à 21 heures 30 la direction de Thillers, à 7 kilomètres de là, les uns montant dans la R5 de la fiancée, les autres dans la 304. L'arrière de celle-ci arbore encore,

pour quelques semaines, l'auto-collant "90". Jean-Pierre M. n'a en effet son permis que depuis onze mois. La voiture, achetée d'occasion, a plus de dix ans.

Le bal de Thillers manque d'ambiance. Après concertation, on décide de rejoindre un village près d'Albincourt, où un bal a également été annoncé. Il est 23 heures. M. doit suivre la R5, car il ne connaît pas bien les environs de Thillers. Au moment du départ, Thierry G. fait mine de monter dans la 304, mais M. le renvoie dans l'autre voiture: "Va avec ta fiancée." S. s'installe à l'avant, unique passager de la Peugeot.

Il tombe une légère bruine. Les deux voitures roulent sur la route nationale, à 100 ou 200 mètres l'une de l'autre. Parfois l'écart augmente et Jean-Pierre M. perd de vue les feux arrière de la R5. A 23 heures 25, la 304 dépasse le panneau marquant l'entrée dans le village de Romery. La route n'est bordée que de quelques bâtiments isolés. A la sortie d'une légère courbe vers la droite, la voiture se déporte sur la gauche de la chaussée et se met à tanguer. Un poids lourd arrive en sens inverse. La 304 s'encastre sous le camion, qui, la traînant sur plusieurs mètres, traverse la route et finit sa course dans un pré.

Les deux occupants de la voiture sont tués sur le coup. Jean-Pierre M. avait 22 ans et effectuait son service militaire. Jean-Marie S., 25 ans, était chômeur.¹

En première analyse, ces deux accidents peuvent apparaître, dans leurs modalités immédiates aussi bien que dans leurs circonstances plus lointaines, comme deux exemples identiques d'un type unique. L'un se produit dans la nuit de samedi à dimanche, l'autre dans la nuit précédant un jour férié. L'heure est presque la même. Le motif du déplacement est semblable: le divertissement (la "sortie") et, plus précisément, le bal. Les victimes - et les conducteurs - appartiennent à la même tranche d'âge des 20-25 ans et sont célibataires. Dans les deux cas, la vitesse semble pouvoir être mise en cause, le conducteur perdant, de façon identique, le contrôle de son véhicule à la sortie d'un virage. Dans chacun des deux cas, enfin, les victimes sont masculines et, ultime coïncidence, l'une effectuait son service militaire et l'autre était au chômage. Ces drames singuliers illustrent de manière "idéal-typique" des réalités statistiques bien connues: les accidents de la route comme cause essentielle de la

¹Les informations relatives aux accidents décrits ici ont été obtenues dans le cadre d'enquêtes REAGIR. Les noms de personnes et de lieux ont bien sur été occultés, ainsi que les dates.

mortalité chez les jeunes de 15 à 25 ans²; le sur-risque - à kilométrage constant - de la conduite automobile pour les jeunes de 18 à 25 ans, et notamment pour les jeunes hommes³; la prédominance, dans cette tranche d'âge, des accidents à un seul véhicule ou, dans une moindre mesure, à plusieurs véhicules hors intersection⁴; le danger spécifique des nuits de fête et de fin de semaine.⁵

Au delà de l'accident typique, cette apparente identité recouvre cependant des différences qui ne sont pas seulement de détail. Les véhicules ont tous deux été achetés d'occasion, mais dans un cas il s'agit d'une voiture relativement récente, puissante, ludique et ostentatoire, et dans l'autre d'une "caisse" hors d'âge et neutre. Les passagers (et les victimes) sont tous chômeurs ou sous les drapeaux, mais si dans l'accident de Romery il en va de même pour le conducteur, dans celui de Longval l'automobiliste en cause occupe un emploi stable et a de ce point de vue parfaitement réussi son insertion sociale. Les motifs du déplacement et la séquence d'événements dans laquelle s'inscrit la catastrophe sont également, au delà des analogies formelles, de nature différente. Dans le premier cas, l'improvisation domine dès le départ. L'acteur principal, le propriétaire de la 205 GTI, se retrouve sur la route de Longval avec ses deux passagers uniquement parce qu'il n'a pas trouvé à son domicile l'ami avec lequel il avait initialement envisagé de sortir. Le projet est individuel et la sortie n'a a priori d'autre fin qu'elle-même. Dans le second cas, la soirée a été préparée en commun, rendez-vous a été pris et le but du déplacement est bien défini. C'est seulement parce que l'objectif initial, le bal de Thillers, s'avère décevant qu'est improvisé un second projet pour le restant de la nuit. La dimension collective de la sortie est essentielle et permanente. Même la conduite automobile cesse d'être une affaire individuelle avec la nécessité de suivre l'autre voiture.

A ces différences quant aux circonstances "larges" de l'événement, à la pratique dans laquelle il s'inscrit, correspondent des différences dans le processus accidentel lui-même, dans les circonstances immédiates. Tout d'abord, si les deux accidents se produisent à la même heure, les chronologies ne sont pas identiques: dans un cas, c'est le trajet "aller" qui est interrompu, dans l'autre, le choc survient au cours d'un transfert intermédiaire entre deux épisodes de la nuit. La vitesse excessive a

²Carré, J.R. et E. Zucker. *Natalité et morbidité violentes dans la population des jeunes de 15 à 24 ans*. Paris, La Documentation Française, 1989.

³Rallu, J-L. "Conduite automobile et accidents de la route", *Population*, 1990, 1.

⁴Ibid.

⁵Bicheler-Fretel, M.B. et M. Danesh-Pajou. "Alcohol, driving and road safety amongst young motorists." in Benjamin, T. *Young drivers impaired by alcohol and others drugs*. London/New-York, Royal Society of Medicine Services, 1987.

manifestement causé la perte des deux conducteurs. Mais, alors que d'autres éléments expliquent qu'à Romery la 304 soit mal sortie du virage, à Longval elle apparaît comme le facteur essentiel, sinon unique, de la catastrophe. Des témoins affirmeront avoir vu la 205 "faire la course" avec une autre voiture quelques instants avant l'accident. Il est établi que le conducteur avait un taux d'alcool dans le sang assez nettement inférieur à la limite légale (alors qu'un de ses passagers présentait au contraire une alcoolémie importante). Les conditions météorologiques étaient parfaites.

La route nationale sur laquelle circulait la 304 de Jean-Pierre M. ne présentait pas a priori de difficultés particulières. Cependant, en cette nuit du 11 novembre, la bruine était susceptible de poser quelques problèmes d'adhérence au sol, d'autant plus qu'à l'entrée de Romery des travaux dans une ferme riveraine avaient laissé des traces de boue sur la chaussée. Il faut rappeler que M. était un conducteur relativement novice et que sa voiture n'était pas de la première fraîcheur. Si l'on ajoute qu'il avait absorbé un certain nombre de bières dans le café, et que, selon toute vraisemblance, la consommation s'était poursuivie au bal, il apparaît clairement que toutes les conditions n'étaient pas réunies pour faire face aux aléas de la conduite. Celle-ci, par ailleurs, n'était pas totalement libre, dans la mesure où le conducteur était censé régler son allure sur celle de la voiture qui le précédait. (Rien a priori ne permet de penser qu'il y ait eu course entre les deux véhicules.) Contrairement au cas de Longval, où elle est de l'ordre du comportement autonome, de la décision, la vitesse obéit ici à une série de déterminations en partie exogènes, et son effet accidentel s'inscrit au sein de tout un ensemble de facteurs.

S'il fallait ne retenir qu'un trait pour caractériser le premier accident, ce serait non pas la jeunesse du conducteur et des victimes, mais un certain mode de conduite. Celui-ci, prédéterminé par le choix initial d'une voiture sportive, voyante et coûteuse, a pour composante intrinsèque la prise de risque, parfois plus simulée et mise en spectacle que réelle, parfois tout à fait réelle. On peut à cet égard parler d'un risque ludique. La jeunesse est bien sûr une qualité susceptible d'expliquer ce choix de conduite, mais, à l'inverse, un tel choix n'implique pas la jeunesse. (Les moyens économiques à mettre en oeuvre impliqueraient même plutôt une certaine maturité.) Dans le cas qui nous intéresse, les circonstances liées à l'âge du conducteur - la nuit, le week-end et indirectement l'alcool, l'euphorie alcoolique du passager ayant pu être contagieuse - tendent à exacerber l'excitation ludique tout en aggravant les risques objectifs. Mais l'âge est en l'occurrence un caractère second, sinon secondaire. D'un point de vue méthodologique, on pourrait dire que l'étude de ce cas constitue essentiellement une contribution à l'accidentologie des possesseurs de GTI.

Dans sa complexité, le second accident s'inscrit pour sa part dans une pratique sociale spécifique - spécifique d'une classe d'âge déterminée, dans un milieu précis. Le "type idéal" de cette pratique se rencontre dans la partie du département des Ardennes située au nord de Charleville-Mézières et connue sous le nom de Vallée de la Meuse.

Une accidentologie particulière

Cette région, qui figure sur les cartes de France sous la forme d'une sorte de presqu'île enfoncée en territoire belge, est constituée par un plateau boisé - partie du massif de l'Ardenne - dans lequel le fleuve s'est creusé une vallée présentant la particularité d'être à la fois encaissée et sinueuse. La vie se concentre dans les villages et les petites villes qui, de Charleville à Givet, s'égrènent le long de la Meuse. Chaque localité a - ou avait - sa "boutique", sa fonderie, où de père en fils les habitants de la Vallée transforment les métaux ferreux. Cependant, la crise économique a, à partir des années soixante-dix, fait basculer dans le passé tout un système social. Les fermetures d'usine se sont multipliées et la réalité du chômage s'est imposée, parfois édulcorée par des mesures d'"accompagnement" - telle la pré-retraite - mais d'autant plus prégnante qu'elle était inédite et qu'elle apparaît irréversible. La rupture dans la transmission intergénérationnelle de la condition ouvrière a placé la jeunesse devant un vide social que tous les "traitements" du chômage ne peuvent combler, un vide que le terme même de précarité ne qualifie que par euphémisme.

Le rapport à la voiture, la pratique automobile des jeunes⁶ apparaissent dans ce contexte comme un "fait social total", pour reprendre le concept de Marcel Mauss, c'est-à-dire comme un phénomène qui touche aux différents aspects de la société en question: situation économique et matérielle, position géographique, habitudes culturelles, environnement naturel... L'accidentologie ressortit à l'étude de ce fait

⁶Les "jeunes automobilistes" sont ici empiriquement définis comme des automobilistes dont l'âge est compris entre 18 et 25 ans.

D'un point de vue anthropologique, la jeunesse se présente comme une phase du cycle de vie encadrée par deux rites de passage, celui d'entrée étant traditionnellement, dans la société française, constitué par le conseil de révision, et celui de sortie étant lié au mariage. (Cf. Van Gennep, A. *Les rites de passage*. Paris, 1909 et, du même auteur, *Manuel de folklore français contemporain*. Paris, 1943, 2 vol.

Aujourd'hui, l'épreuve du permis de conduire joue le rôle du premier rite de passage. La fin de cette phase du cycle de vie est marquée, sinon par le mariage, du moins par ce que les sociologues appellent la "mise en couple", qui inaugure d'ailleurs généralement de nouveaux rapport à l'auto.

Sur cette idée du permis de conduire comme rite de passage et sur le rapport à l'auto comme métaphore de l'entrée dans l'âge adulte, cf. Gossiaux et Barjonet. *Automobilisme et société locale...* op. cit.

social total, où elle trouve ses éléments d'explication (ou du moins certains d'entre eux) et que réciproquement elle contribue à éclairer.⁷

Un premier trait caractérise les accidents mettant en cause de jeunes conducteurs dans cette partie des Ardennes⁸: une létalité relativement faible. On y dénombre ainsi, en 1985, 4 accidents mortels ayant fait au total 7 morts (les chiffres correspondants pour l'ensemble du département étant respectivement de 17 et 28); en 1986, 5 accidents mortels ayant fait 7 morts (21 accidents et 38 morts dans le département); en 1987, 4 accidents mortels ayant fait 4 morts (16 accidents et 19 morts dans le département).⁹ Certes, l'aire concernée ne représente pas une fraction importante de la superficie départementale, mais elle est la plus peuplée (à l'exception bien sûr des agglomérations de Sedan et de Charleville-Mézières, cette dernière étant d'ailleurs la porte de la Vallée), avec une densité sans commune mesure avec celle des zones rurales qui constituent le reste du département. La population, par ailleurs, n'y étant pas particulièrement âgée, on ne peut expliquer cette moindre létalité par des considérations démographiques. Il est à noter également que les conditions de circulation ne garantissent pas a priori une sécurité optimale: les routes sont sinueuses, fréquemment bordées de taillis, et les facteurs météorologiques sont loin d'être toujours favorables. Il apparaît donc qu'il faille rechercher dans les pratiques elles-mêmes les raisons de cette particularité de l'accidentologie régionale.¹⁰

Le nombre relativement réduit de cas mortels ne signifie cependant pas que les jeunes de la Vallée soient particulièrement épargnés par l'insécurité routière. Ainsi, durant l'année 1985, 62 accidents corporels engageant la responsabilité d'un usager de 18 à 25 ans se sont produits dans la partie septentrionale du département des

⁷Gossiaux, J.-F. "La notion de terrain et l'approche anthropologique: mobilité des jeunes dans les Ardennes et automobilisme." in Barjonet, P.-E. ed, *Transports et sciences sociales. Questions de méthode*. Caen, Paradigme, 1989.

⁸Nous avons considéré ici la vallée de la Meuse proprement dite et les routes adjacentes, jusqu'aux frontières orientales et occidentales (ce qui inclut notamment le plateau de Rocroi).

⁹Source: Préfecture des Ardennes. Direction de la Défense et de la Sécurité civiles.

Les chiffres concernent la localisation des accidents et non le lieu de résidence des jeunes automobilistes en cause. Cependant, étant donné ce que l'on sait par ailleurs des territoires et des parcours habituels de ceux-ci (cf. *Automobilisme et société locale...*, op. cit.), les deux variables sont étroitement corrélées et l'une peut être considérée comme un indicateur de l'autre.

¹⁰Certains des accidents concernant les jeunes de la Vallée se situent en Belgique et ne sont donc pas pris en compte par les statistiques présentées ici. Les écarts, cependant, sont tels que cette restriction ne peut remettre en cause le sens général de l'observation.

Ardennes¹¹, les trois quarts d'entre eux étant des accidents d'auto (i.e. provoqués par un automobiliste). C'est à 20 ans et surtout à 22 ans que ces derniers sont le plus fréquents, les conducteurs apparaissant nettement moins dangereux à partir de 23 ans. Une fois sur huit seulement l'automobiliste responsable est une femme. Trois accidents de voiture sur quatre ont fait une victime masculine de moins de 26 ans, alors qu'on a relevé une victime féminine (de la même tranche d'âge) dans trois cas sur dix. Six fois sur dix le conducteur a été touché, et cinq fois sur dix un passager.

Près des trois quarts des voitures accidentées le sont pendant le week-end, le plus souvent la nuit (c'est-à-dire, en proportion sensiblement égale, durant la nuit de samedi à dimanche d'une part, durant les soirées de vendredi ou de dimanche d'autre part). Le plus souvent, le véhicule responsable est seul impliqué, victime d'une sortie de route. Les accidents surviennent en général dans des conditions de circulation difficiles: deux fois sur trois (semaine et week-end confondus) après la tombée de la nuit, et deux fois sur dix par mauvais temps (pluie, neige, brouillard). L'excès de vitesse est en cause dans la majorité des cas, et plus de deux fois sur dix l'automobiliste est en état d'ivresse. Vitesse et ivresse apparaissent en l'occurrence comme des exclusivités masculines.

Si l'on examine maintenant ce corpus de façon moins globale et statistique, on voit se dégager une typologie dont un élément majeur est la localisation des accidents, qui est elle-même l'indicateur de différentes pratiques sociales. Certaines de celles-ci - et les accidents associés - ne sont pas véritablement spécifiques de la jeunesse, même s'il existe une corrélation. Les sorties du dimanche après-midi, en famille ou avec la petite amie, génèrent plutôt, sur les routes du fond de la vallée ou sur celles qui coupent les boucles de la Meuse à travers les collines boisées, des collisions avec des tiers, automobilistes et cyclomotoristes. La faute de conduite, en général, ne relève pas de l'excès de vitesse et n'est pas non plus imputable à l'ivresse, mais les mauvaises conditions météorologiques peuvent fréquemment être invoquées. En semaine, les tiers victimes sont en général des piétons, renversés en agglomération par un conducteur seul à bord, qui ne peut a priori être qualifié d'inexpérimenté, étant plus proche de vingt-cinq ans que de vingt, mais que, en l'absence d'une cause précisément identifiée

¹¹ Statistiques établies à partir d'un fichier de 90 accidents corporels mettant en cause des jeunes de 18 à 25 ans, fichier qui nous a été aimablement communiqué par la CDES de la Direction départementale de l'Équipement. Nous avons retenu 62 accidents pour lesquels la responsabilité d'un jeune conducteur était clairement établie. La zone couverte est délimitée par la frontière avec la Belgique et, au sud, par les CD32, RN43, A203, RN58, les agglomérations de Charleville-Mézières et de Sedan étant exclues. Elle comprend donc la région considérée précédemment à propos des accidents mortels, plus le sillon Charleville-Sedan.

(ivresse, vitesse, mauvais temps...), on taxera de maladresse ou d'inattention. Il s'agit de l'accident féminin typique - ce qui ne signifie pas qu'il ne soit que féminin. Spécifiquement masculins, en revanche, sont les accidents du troisième type, qui voient un conducteur ivre et solitaire perdre le contrôle de sa voiture sur une route (relativement) droite du sillon Charleville-Sedan. Ce sont les soirées du vendredi et du dimanche qui le plus souvent finissent de la sorte.

Rien de ce qui a été jusqu'ici décrit, que ce soit les circonstances de l'événement ou la pratique sociale dans laquelle celui-ci s'inscrit, ne peut caractériser une classe d'âge ou une population particulières. Le piéton écrasé sur le chemin du travail ou du supermarché, la sortie de route après boire, la voiture percutée à un carrefour par un dimanche pluvieux, tout cela peut arriver après vingt-cinq ans, et ailleurs que dans les Ardennes, même si la jeunesse du conducteur et certaines conditions topographiques, climatiques ou autres constituent autant de facteurs à prendre en compte. En revanche, un quatrième type d'accidents semble refléter une réalité sociale plus spécifique. Leur localisation du côté de la Belgique, à l'ouest de la vallée, donne l'image d'une sorte de tropisme vers la frontière, un tropisme hebdomadaire puisqu'ils sont enregistrés généralement durant la nuit du samedi au dimanche. Le véhicule accidenté est seul en cause. Le conducteur et les passagers n'ont guère plus de vingt ans. L'excès de vitesse est établi. Passagers et conducteurs sont blessés, souvent gravement.

Le bout de la nuit

Pour les jeunes de la Vallée de la Meuse, la nuit de samedi à dimanche est le moment de ce qu'on pourrait appeler une "pratique sociale totale", une pratique qui condense et reflète, de manière directe ou inversée, tout ce qui fait - et défait - leur vie sociale, une pratique sur laquelle ils focalisent toutes les valeurs et par laquelle ils cherchent à compenser tous les manques. Elle est à l'intersection de trois réalités: des habitudes culturelles; une possibilité technique (l'automobile) qui en modifie le temps et l'espace; une situation économique (la précarité, le chômage) qui commande le tout.

La Belgique a toujours été associée, dans la Vallée, à l'idée de loisir, de promenades dominicales, dont le prétexte était fourni par l'achat de produits comme le tabac ou le chocolat, réputés meilleurs et moins chers qu'en France. Le mode de locomotion - généralement la marche - limitait le déplacement à la localité la plus proche de la douane, où d'ailleurs se trouvait tout ce qu'on pouvait désirer, magasin convenablement approvisionné et café débitant les différentes sortes de bière belge. A

la belle saison, le même tropisme de la frontière mettait en mouvement familles et célibataires.

Les auberges en forêt constituaient le cadre d'un autre loisir habituel, plus spécifique de la jeunesse célibataire. Généralement situées quant à elles en deçà de la frontière, mais assez loin des agglomérations pour représenter en soi un but de sortie, elles offraient à la clientèle du dimanche après-midi la possibilité de danser sur les musiques à la mode, interprétées au piano ou exécutées par un robot mécanique. On s'y rendait en bande, et les rivalités entre villages pouvaient s'y donner libre cours en des affrontements parfois vigoureux.

L'automobile a permis de réunir en une seule ces deux pratiques traditionnelles, la promenade en Belgique et la fréquentation de lieux voués à la musique, à la danse et à l'alcool. Il n'est de bonne sortie "en boîte" qu'au delà du poste de douane. Des raisons objectives justifient cet engouement. Les "boîtes" belges sont moins onéreuses que leurs homologues françaises, même si on prend en compte le coût du déplacement. L'heure de fermeture y est plus tardive. Enfin, elles correspondent mieux au goût des jeunes de la Vallée, qui préfèrent leur style "dancing" à l'ambiance "night-club" des boîtes de nuit françaises. Mais l'ampleur du phénomène ne permet pas de réduire celui-ci à de telles considérations rationnelles. "Sortir", c'est passer la frontière - qui trouve là une de ses ultimes fonctions.

Cependant, tout en permettant la fusion de deux traditions en une seule pratique, le fait automobile a bouleversé l'ordre des fins de semaine, en affranchissant le déplacement des contraintes temporelles. Les contingences climatiques sont en grande partie surmontées, et les habitudes hebdomadaires ne sont plus guère sensibles à la succession des saisons. La barrière de la nuit est abolie: le moment du retour n'est plus soumis au souci de ne pas avoir à marcher dans l'obscurité à travers la forêt. Aucune des vingt-quatre heures n'est plus désormais interdite; au contraire, les heures nocturnes ont maintenant un éclat particulier.

La nuit de samedi à dimanche constitue pour les jeunes de la Vallée un moment autonome et clos dans le temps hebdomadaire. Elle n'est pas le prolongement d'une soirée qui aurait commencé autour de huit heures; au contraire, la soirée est subordonnée à la nuit, attente du départ pour une aventure sans surprise. Celui-ci a lieu vers dix ou onze heures: les boîtes n'ouvrent guère avant, et il est désagréable, vaguement ridicule, d'arriver parmi les premiers, quand l'ambiance est encore froide. On attend chez soi ou chez un copain, en laissant arriver la fin de l'émission télévisée. Le rassemblement se fait souvent dans un café. Il s'agit d'organiser un véritable déplacement collectif, parfois presque un convoi. Le nombre des voitures peut aller de

deux à une dizaine, et souvent toutes sont pleines; la demande sature l'offre. (Le problème est parfois si aigu que les jeunes d'un quartier de HLM ont été amenés à organiser un roulement, les uns sortant une semaine et les autres la semaine suivante.) Garçons et filles sont censés être en nombre sensiblement égal; en fait, la représentation féminine semble généralement minoritaire, ce que les garçons reconnaissent difficilement. Il est rare qu'une fille prenne le volant.

La dimension collective de la sortie ne procède pas tant d'une démarche festive que d'un souci de sécurité. Le déplacement groupé constitue une sorte d'assurance contre les aléas de la route, incidents ou accidents divers. Le groupe apparaît également comme une protection contre l'agressivité latente des lieux de danse. Les bals organisés à l'occasion des fêtes patronales ou pour remplir les caisses de diverses associations sont d'ailleurs beaucoup plus dangereux à cet égard que les boîtes de nuit, mieux contrôlées. Mais, bals ou boîtes, les endroits voués à la musique et à la danse le sont aussi, indissociablement, à l'alcool. Buvette prise d'assaut ou "consommation" conçue comme prix d'entrée érigent la boisson en pratique obligée. La bière représente la forme essentielle de l'imprégnation alcoolique. Sept ou huit canettes absorbées dans la soirée constituent une quantité tout à fait modeste (c'est-à-dire avouable par le conducteur en cas d'accident).

Sauf catastrophe - éventualité que l'alcool précisément ne permet pas d'exclure - la nuit du samedi au dimanche doit être vécue totalement. Un des grands mérites des boîtes belges tient au fait qu'elles ne ferment pas avant le petit matin. Leurs homologues françaises ne sont pas - sauf exception - autorisées à fonctionner au delà de deux ou trois heures. Commence alors la quête compulsive d'un lieu encore ouvert, bal qui tarde à s'achever, café... Moment indécis, déstructuré, où les groupes de départ sont souvent segmentés, où des groupes d'occasion se forment; moment de frustration et moment dangereux: les "sorties de route" se produisent souvent durant ces heures médianes.

La nuit s'achève invariablement par l'achat de croissants, au hasard d'une boulangerie déjà ouverte. L'évidence physiologique de cette habitude n'exclut pas d'y voir également une sorte de rite, marquant le retour, le bout du voyage et de la nuit, la détente. Car la virée du samedi, si elle est, au sens propre, une distraction, n'est pas forcément ni essentiellement une partie de plaisir. Il s'agit d'occuper la nuit; non pas comme on passe le temps, mais comme on occupe un lieu, pour manifester son existence, contre les autres, aux yeux des autres et à ses propres yeux. Il s'agit d'échapper au vide, à l'aliénation quotidienne.

Sans prestige ni plaisir

L'auto apparaît donc, rien que pour cela, comme un objet de première nécessité. Mais elle est également nécessaire dans la "galère" des jours ordinaires. Avant même que se pose le problème des déplacements liés au travail, la possession d'une voiture est essentielle dans la recherche d'un emploi. Elle figure fréquemment parmi les conditions posées par les éventuels employeurs, et par ailleurs elle facilite grandement, sur le plan moral aussi bien que physiquement, les innombrables démarches d'usine en A.N.P.E. et d'A.N.P.E. en agence de travail temporaire. L'acquisition de la première voiture est donc vécue comme une urgence. L'achat n'est d'ailleurs pas l'opération la plus difficile. Les journaux d'annonces locales regorgent d'"occasions" dont le prix ne dépasse pas les quelques milliers de francs ayant pu être rassemblés au hasard d'un stage ou d'un emploi temporaire. Beaucoup plus problématique est le maintien dans le statut d'automobiliste. Les frais d'entretien, le coût de l'assurance, quand ce n'est pas la panne définitive ou le fossé fatal, peuvent, en l'absence de revenus réguliers, imposer un retour plus ou moins durable à l'état de piéton.

En tout état de cause, l'objet automobile - à l'opposé de la moto - n'a rien de prestigieux. La voiture, ici, est maintenue par la nécessité sociale et les limitations économiques dans le domaine de l'utilitaire, du prosaïque. Sa possession n'est ni ludique ni gratifiante, et sa réalité matérielle suscite plus de tracasseries que de fierté. La conduite elle-même n'apparaît pas comme une activité exaltante. L'auto est entourée d'une sorte d'inquiétude, de peur diffuse liée à la conscience d'un manque personnel de maîtrise et à l'absence de fiabilité du véhicule. Les cortèges automobiles du samedi soir relèvent certes, essentiellement, d'un phénomène de "bandes", mais ils procèdent aussi du souci explicite de se garantir contre les pièges du parcours. ("On se montre la route, on se fait des appels de phare en cas d'incident...") Le goût et la pratique de la vitesse sont avoués sans fard à propos d'autres véhicules (mobylettes, motos). A propos de l'auto s'exprime seulement l'appréhension.

Il n'en reste pas moins vrai que la vitesse est à l'origine de la plupart des accidents qui surviennent dans la nuit de samedi à dimanche, sur la route des "boîtes" et des bals. Si cette conduite accidentogène ne procède pas d'un jeu avec le danger, d'un rapport à la route ludique ou sportif, alors il s'agit d'un comportement en quelque sorte naturel, c'est-à-dire inévitablement lié aux autres comportements composant cette pratique sociale qu'est la "sortie". Le lien, bien sûr, est assuré par l'alcool. La circulation en groupe de plusieurs voitures renforce également la dépersonnalisation de la conduite. Il semble cependant que ce phénomène de vitesse partagée caractérise

surtout la première partie de la nuit. En effet, c'est avant deux heures du matin que les accidents (corporels) sont le plus nombreux. Les moments les plus dangereux sont le trajet aller et, comme nous l'avons indiqué, les transferts du milieu de nuit. Les heures du petit matin paraissent, en comparaison, relativement préservées, du moins pour ce qui est des accidents meurtriers. Or la fatigue et l'alcool accumulés au fil des heures devraient logiquement augmenter la probabilité de ceux-ci. Leur fréquence moindre après deux heures ne s'explique que par une conduite plus prudente - ou moins imprudente -, par un moindre abandon à l'entraînement collectif et par un effort de maîtrise individuelle. Tout se passe comme si l'arrivée au bout de la nuit apportait une sorte de sérénité personnelle, par opposition à l'excitation collective du départ ou des déplacements intermédiaires. Voir le terme du voyage incite à faire en sorte de l'atteindre. De là provient sans doute que la létalité routière soit relativement faible pour les jeunes de la Vallée de la Meuse: la fréquentation des dancings belges, ouverts jusqu'à une heure avancée, réduit l'errance hasardeuse des heures médianes.

*

L'accidentologie, comme toute étude systématique de phénomènes mesurables, ne peut échapper à l'emprise des catégories statistiques et des "variables" pré-constituées. Les régularités observées recouvrent cependant - l'affirmation relève du truisme - des réalités diverses, voire divergentes. Les réalités diverses que nous venons d'évoquer sont subsumées sous une catégorie très particularisées dans les études de sécurité routière: celle des jeunes conducteurs. Nous avons vu comment, derrière le même accident "typique" de cette catégorie - la sortie de route durant la nuit de samedi à dimanche - se découvrent des événements spécifiques, comment la catastrophe est le terme d'histoires différentes, inscrites dans des univers distincts. Nous avons également observé comment, au sein d'une même catégorie sociale - ici celle des jeunes chômeurs d'une région industrielle sinistrée - l'inflexion donnée à une pratique sociale par le contexte géographique et culturel, en l'occurrence par la proximité de la frontière, peut en modifier considérablement le caractère accidentogène. Les mesures globales de prévention ou de répression s'appuient nécessairement sur des concepts statistiques. Aussi finement élaborées, aussi ciblées soient-elles, elles ne peuvent maîtriser toute la diversité du terrain. Quelle que soit donc leur efficacité, des pans entiers de l'insécurité routière leur échappent. Cela ne valide évidemment pas des notions comme celle de fatalité ou de "taux incompressible". Mais le fait automobile est essentiellement un fait social. Et, en pathologie sociale comme en pathologie individuelle, le traitement des symptômes a ses limites.