

Les représentations du chauffard à travers les récits des accidents de la route dans la presse locale française : de la complaisance à la « criminalisation » (1955-2004)

Dr Judicaël ETSILA

Chargé de Recherche

Observatoire des dynamiques historiques et d'analyse des institutions et politiques publiques (ODHAIP)

IRSH-CENAREST

Résumé

Les discours médiatiques relatifs à l'accidentologie routière locale constituent une entrée féconde pour l'étude de l'évolution des représentations sociales liées à l'accident routier. Une façon de saisir cette évolution est de s'intéresser au vocabulaire mobilisé par la presse régionale pour qualifier les auteurs des accidents de la route. À travers la notion de chauffard, par exemple, on découvre une histoire des seuils du tolérable qui dévoile les conceptions de l'accident routier en cours dans la société française entre 1955 et 2004. Ainsi, est mis en évidence le cheminement d'une approche fataliste de l'accident routier à sa laïcisation. Mieux encore, perçu comme un fait divers, l'accident routier a progressivement été considéré comme un acte « criminel » et ses auteurs comme des « assassins » en puissance.

Mots clés : Chauffard – Fatalité – Laïcisation – Criminel – Assassin-Accident de la route.

Abstract

The media discourse on local road traffic accidents is a fruitful entry for the study of the evolution of social representations related to the road accident. One way to grasp this evolution is to take an interest in the vocabulary mobilized by the regional press to describe the perpetrators of road accidents. Through the notion of a chauffeur, for example, one discovers a history of tolerable thresholds which reveals the conceptions of the road accident in progress in French society between 1955 and 2004. Thus, the path of an approach Fatalist of the road accident to its secularization. Better still, perceived as a fact, the road accident was progressively considered a "criminal" act and its perpetrators as potential "assassins".

Key words: Driver – Fatality – Laicization – Criminal – Murderer-Accident of the road.

Introduction

Les extraits de presse relatifs à l'accidentologie routière racontent à leur manière l'histoire de la sécurité routière en France. Ils permettent, par exemple, de comprendre comment l'accident de la route s'est mué du fait divers à une question sociale et politique. Comment d'une fatalité : l'accident routier s'est vu érigé en un fait social total (Mauss 1923-1924) ? La compréhension de cette construction passe par l'analyse et la mise en lumière d'un certain nombre de ruptures qui peuvent être saisies à l'aune des comptes-rendus de presse. Si ce corpus offre une vision panoramique de l'histoire de la sécurité routière en France, certains aspects de cette évolution apparaissent saillants. C'est ainsi qu'il est possible de remarquer que cette construction est faite de combats, de contradictions, de douleurs, de revirements, d'engagements, mais aussi de ruptures et de continuités.

S'agissant de ruptures, il est intéressant de se focaliser sur le discours et le vocabulaire utilisés par les médias tout au long de la période arrêtée pour l'observation et d'analyser la nature et l'intensité des fluctuations y relatives. En effet, la rhétorique ou la sémantique mobilisée dans les comptes-rendus connaît progressivement un changement de tonalité allant dans le sens d'une plus grande stigmatisation des déviances routières mais aussi vers une criminalisation plus accrue des délinquants routiers et leurs comportements. Ainsi, on passe à partir des années 2000, d'un discours tolérant à un discours stigmatisant fortement « criminalisé ». À travers cette approche, il est donc possible de mettre en évidence, une évolution du traitement médiatique des accidents routiers. Se découvrent alors les différents systèmes représentationnels relatifs à l'accidentologie routière en cours au sein de la société française entre 1955 et 2004 donnant ainsi un accès aux valeurs, aux débats, aux attentes... des groupes sociaux. C'est également l'occasion d'observer comment se construisent des catégorisations, se développent des stigmatisations proposant des lignes de démarcation, des seuils du tolérable. Une des façons de procéder pour accéder à cette réalité consiste à se saisir des discours relatifs au « chauffard ». Ce

positionnement permet de voir comment, en près de cinquante ans, la perception du chauffard dans la presse a évolué de la complaisance à la condamnation, traduisant un mouvement plus général visant la laïcisation de l'accident routier et, par conséquent, sa « criminalisation ».

1. L'âge d'or des chauffards (1955-1980)

Une immersion dans la littérature médiatique des années cinquante fait apparaître, à l'exception de quelques cas particuliers, que le responsable d'un accident de la route jouit d'une compassion de la part de la communauté. C'est ainsi que quand survient un accident, les différents protagonistes sont présentés comme des martyrs. Victimes de la fatalité, de l'infrastructure, des conditions météorologiques, de l'environnement, cibles parfois de la nature... En somme, les différents acteurs de l'accident n'ont pas eu de chance ; le destin a décidé qu'ils se croisent ce jour, sur cette route. La fatalité les a choisis eux. Aussi, si l'on se plaint du sort de la véritable victime, le « coupable » n'est pas toujours blâmé. Des années durant, l'auteur de l'accident de la route, bénéficie donc d'une image complaisante au sein de la société. L'auteur d'un accident de la circulation était alors considéré comme celui qui a eu la malchance de se trouver au mauvais moment et au mauvais endroit. Autrement dit, le « jouet d'un destin capricieux » (Eliacheff et Soulez 2006 : 150). Le blâme n'apparaît, avec nuance d'ailleurs, qu'avec des fautes qui évoquent la délinquance commune, comme le délit de fuite. Cela peut se comprendre si l'on considère qu'au même moment, on assistait au phénomène de la « sacralisation » de l'automobile, considérée comme objet de liberté, de puissance, de plaisir et d'évasion. À cela, il faut ajouter le fait que l'insécurité routière à la particularité de n'épargner personne. De ce fait, le phénomène des accidents routiers apparaissait comme relevant de la délinquance et de la « criminalité » de masse.

C'est la délinquance de tout le monde : ça ne permet pas de comparer une partie de la société par rapport à une autre, [certes, la population jeune est souvent plus pointée du doigt que les autres groupes d'âges, mais dans l'ensemble tout le monde se retrouve impliqué, concerné] ;

c'est aussi une délinquance des élites, de toutes les élites : des journalistes, des juges, des chefs d'entreprise... C'est pourquoi sans doute, il y a moins de réprobation de cette forme de délinquance par la société (Delannoy et Viard 2002 : 143).

Une illustration de ce phénomène peut-être saisie à l'aune de la notion de « chauffard ». À l'origine, le chauffeur désignait celui qui s'occupait de la forge. Au XVIIe siècle, avec l'apparition du chemin de fer, celui qui « chauffait » c'était celui qui était dans la locomotive. Autrement dit le conducteur, le chauffeur. Puis, le chauffeur est venu désigner l'individu aux commandes d'une automobile. Le chauffeur et le chauffard, ont en commun la même racine étymologique du latin *calefare / calefacere* (*calere* = être chaud - *facere* = faire). Cette dernière appellation apparaît au XIXe siècle et désigne un conducteur d'automobile très imprudent ou maladroit. Pour le dire autrement, il s'agirait d'une « personne qui conduit un véhicule de façon irresponsable et dangereuse ». Les premières références au chauffard apparaissent sous la plume des journalistes de la Belle Époque. En effet, au XIXe siècle, les caricaturistes construisent la figure du chauffard, la médiatisent et dénoncent les violences routières. À cette période, le chauffard est défini comme le conducteur de véhicule qui serait très imprudent ou maladroit. Au début de la présente étude, dans la seconde moitié des années cinquante, en passant par les décennies soixante-dix et quatre-vingt, le chauffard correspond davantage à la première définition. Il est alors présenté comme un imprudent ou un malchanceux. C'est souvent l'auteur « malchanceux » d'un accident dont le comportement sur la route a été largement influencé et perturbé par des éléments extérieurs. Il s'agit donc dans un certain sens, d'une victime de la route et de sa destinée personnelle.

Le chauffard c'est également l'auteur de l'accident ou le coupable d'une infraction au Code de la route qui se comporte, par la suite, comme un délinquant ordinaire en adoptant une attitude non citoyenne et irresponsable marquée par la volonté de se soustraire à ses obligations administratives ou judiciaires, voire pécuniaires à travers le délit de fuite après un accident. Il ne suffit donc pas d'être à l'origine de l'accident pour être qualifié de chauffard aux yeux de la presse, et de l'opinion publique à ce moment-là. Au regard des récits qui émanent du *Libre Poitou* et *Centre Presse*, on relève que ce sont davantage

ceux qui se rendent coupables du délit de fuite suite à un accident de la circulation qui sont assimilés à des chauffards et traités comme des délinquants :

Un cyclomotoriste blessé par un chauffard

Hier soir, au environ de 19 H 15, le jeune J.G. [...] circulait en cyclomoteur sur la R.N. 149 près de Vouillé [...] quand il fut renversé par un automobiliste qui prit la fuite. Le jeune homme, souffrant d'une fracture à la cheville et d'une plaie au ventre, a été transporté à l'hôpital. La brigade de Vouillé a ouvert une enquête pour retrouver le chauffard¹.

Dès le titre de l'extrait ci-dessus, le journaliste accuse : le responsable de l'accident est un chauffard. Le lecteur est alors invité à partager cette accusation qui sur le moment ne repose sur aucun élément objectif mais suggère un lien de causalité entre la commission d'un accident et le statut de chauffard. La poursuite de la lecture laisse se découvrir une autre réalité. Effectivement, plus que l'accident lui-même qui a tout de même fait une victime, le journaliste semble davantage choqué par l'acte de fuite, de non-assistance à personne en danger et le refus d'assumer la responsabilité de l'acte. La dénonciation vise alors principalement un fait de délinquance ordinaire que la mutilation, pourtant non moins grave, infligée à une personne. Autrement dit, une plus grande sensibilité à l'atteinte au bien collectif, à l'ordre social établi, à la cohésion sociétale qu'à l'individu. L'enquête ouverte par les forces de sécurité est d'ailleurs diligentée, non pas contre l'auteur présumé de l'accident, mais bien contre le chauffard assimilé à un irresponsable, voire un lâche. En effet, la responsabilité est l'obligation de répondre de ses actes, notamment dans les situations où ces derniers sont condamnables, légalement ou moralement. L'accident en lui-même apparaît ainsi moins grave aux yeux de la communauté que le délit de fuite, l'abandon de responsabilité. Cette brève, prise au milieu d'autres similaires, illustre, par le biais de la notion de chauffard, l'état des représentations collectives relatives à l'accident routier en vigueur entre 1950 et les 1980. Elle montre que l'on n'est considéré comme chauffard du seul fait d'avoir eu la « malchance » d'être impliqué dans un accident, d'avoir blessé,

¹Centre Presse, n° 34 du 10 février 1986.

handicapé ou tué quelqu'un « accidentellement », à l'occasion de la circulation routière. Ce qui semble faire l'objet de la réprobation sociale à travers la plume du journaliste ici est la volonté de l'auteur présumé de l'accident de se soustraire à sa responsabilité, ne pas la reconnaître et y faire face ; autrement dit, ne pas se comporter en honnête homme, en bon citoyen capable de répondre à tout instant de sa place et de ses faits au sein de la société. En effet, « lorsqu'un individu "déviant" remet en question les normes attendues d'un groupe, celui-ci réagit en le rejetant ou en neutralisant son comportement » (Lidgi 2005 : 123). Cette notion de « fuite de responsabilités » comme modalité de catégorisation et de stigmatisation est, tout au long de la période s'étalant des années cinquante à la décennie quatre-vingt, affirmée à travers les récits de presse :

Un chauffeur arrêté après un délit de fuite

Hier soir vers 19 h 20, un chauffard a renversé un piéton qui se trouvait sur un trottoir face au 78 de la rue Carnot, puis a aussitôt pris la fuite. Le conducteur de l'automobile, M. F.G. [...] a été poursuivi par les policiers qui, après quelques minutes de recherche, l'interpellaient. La victime de ce Chauffard est M. J.B. [...]. Il souffre de multiples contusions et de légères blessures aux visages [...]. Les policiers attendaient hier soir les explications de ce jeune homme qui voulait échapper à ses responsabilités².

Dans cet extrait, le délit de fuite, plus que l'accident lui-même, semble au centre du débat. La qualification de chauffard affublée au chauffeur coupable d'un accident corporel apparaît motivée par son délit de fuite. Son dessein de se départir de sa responsabilité dans la survenue de l'accident fait de lui un chauffard, un déviant. Ainsi, la notion de chauffard est une nouvelle fois mise en relation étroite avec celle de la fuite de responsabilités. Le fuyard fait d'ailleurs l'objet de poursuites policières et est sommé de s'expliquer sur son acte de fuite et non sur l'accident corporel. Le problème ici ne semble plus être l'accident de la route mais la fuite du coupable. Le fait de mutiler, de tuer une personne ou de détruire le bien d'autrui à l'occasion d'un accident de la

²Centre Presse, n° 201 du 30 août 1985.

circulation apparaît moins grave que la fuite. La société semble davantage attendre de l'auteur de l'accident de la route qu'il assume ses responsabilités par rapport à l'acte qu'il a commis, mais surtout à l'égard de la société qui considère une telle action comme une menace aux fondements de son vivre ensemble. Elle se montre, en revanche, plus clémente, voire complaisante face aux agissements qui, en amont, auraient conduit à la survenue de l'accident. Il est possible d'avancer l'hypothèse que l'accident pouvant arriver à chacun, faire preuve de complaisance face aux excès des autres sur la route, c'est également le signe qu'on s'attend à la même tolérance le jour où nous serions personnellement confronté à la même situation, où nous serions à notre tour à l'origine de l'accident, personne n'échappant à la fatalité pas plus que personne ne choisit d'avoir un accident. Toutefois, cette co-compréhension ne tient que si elle est partagée et socialement acceptée par tous. Cela suppose l'adhésion à un nombre de principes parmi lesquels la responsabilité à la fois individuelle et collective. L'accident routier apparaît alors comme partie prenante de la vie quotidienne, de la vie sociale. Cependant, le contrat social, la cohabitation harmonieuse imposent que chacun respecte sa part de l'accord, notamment en assumant sa part de responsabilité et en réparant ses fautes. Puisque l'élément central ici devient le collectif et non l'individu, la fuite et non l'accident routier, la société semble plus sévère, voire intransigeante avec les atteintes faites au groupe, à la cohésion sociale. Aussi, le chauffard peut ne pas être perçu comme le responsable (mais une victime elle aussi) de l'accident mais comme celui qui, après sa faute, refuse d'assumer et de réparer le tort qu'il cause à la société et qui, de ce fait se met en marge de la norme car comme le concevait Jean-Paul Sartre « quand nous disons que l'homme est responsable de lui-même, nous ne voulons pas dire que l'homme est responsable de sa stricte individualité, mais qu'il est responsable de tous les hommes³.» Autrement, il est comptable, non seulement de ses actes, mais aussi, de ceux des autres. Responsable de ce qu'il est devenu par la succession de ses engagements. Par ailleurs, à travers ses choix, d'autres individus s'identifient à lui.

³ Cette citation est tirée de la conférence « L'Existentialisme est un humanisme » de Jean-Paul Sartre prononcée en 1945 à la Sorbonne, deux ans après la publication de *L'Être et le Néant*. La conférence entend lever les malentendus et critiques adressés à cet ouvrage et à l'existentialisme en général.

De ce fait, il doit non seulement veiller sur lui-même mais aussi sur le groupe. Par conséquent, il doit répondre de ses actes devant ce groupe. Tenter de s'y soustraire, c'est se mettre à la marge de la communauté ; ce qui explique « l'étiquette » de chauffard.

Cette posture donne également une indication supplémentaire sur les représentations collectives attachées à l'accident routier durant cette période. Le seuil de tolérance semble encore favorable à l'auteur de l'accident à condition qu'il réponde de ses actes devant la société. Cette attitude atteste qu'entre 1950 et 1980, l'accident de la route se pare encore des oripeaux de la fatalité. C'est cette approche fataliste faisant de l'accident de la circulation un tribut à payer pour accéder à la mobilité devenue indispensable qui rend excusable la destruction des biens et la mutilation des corps. Autrement dit, il serait injuste de sanctionner un individu pour des faits dont il ne peut éviter la réalisation. Tout étant en la matière régi par la Providence. Cette hypothèse interprétative est davantage renforcée lorsqu'on s'approprie d'autres extraits de presse qui traitent des faits de conducteurs chauffards accentués par des circonstances qu'il conviendrait aujourd'hui de qualifier d'aggravantes, notamment l'excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse :

Le chauffard de Grand-Pont est en prison

Un automobiliste qui, dans la traversée de Grand-Pont avait dépassé la vitesse autorisée et avait été sifflé par les gendarmes s'était empressé de prendre la fuite. Il fut rattrapé. Il s'agissait de [...], 34 ans [...] qui, à la suite d'un accident de mortel s'était vu retirer le permis de conduire. Lundi le chauffard qui avait été placé en garde à vue, a été conduit au parquet et écroué⁴.

Dans l'extrait ci-dessus, le récit s'ouvre par un lien entre le chauffard et l'emprisonnement. Pour un excès de vitesse, peut-on lire, un automobiliste à été emprisonné. Dans ce cas précis, il n'y a pas eu d'accident, pas de blessé. Il s'agit d'un excès de vitesse. Le récit de cette violation est complété par d'autres informations. En effet, le journaliste indique qu'à la suite du dépassement de

⁴Centre Presse, n° 167 du 21 juillet 1970.

vitesse, l'automobiliste s'est rendu coupable d'un refus d'obtempérer qui s'est soldé par un délit de fuite. Par ailleurs, il s'avère que le prévenu était sous le coup d'un retrait de son permis de conduire du fait d'un accident mortel. Autrement dit, il lui était interdit de conduire. Dans cette situation, le « chauffard de Grand-Pont » s'est rendu coupable de trois infractions : excès de vitesse, délit de fuite, défaut de permis de conduire. Autant de fautes qui aux yeux de la société le placent du mauvais côté de la barrière, au ban de la collectivité. Ceci pour dire qu'il s'agit d'un chauffard, d'un délinquant dont la place est en prison.

Un chauffard ivre provoque un accident

Vendredi vers 21 h au lieu dit « La Justice », près d'Ingrandes, sur la R.N. 10, un chauffeur en état d'ivresse a été la cause d'un accident [...]. L'auteur de cet accident, [...] chauffeur, qui était en état d'ivresse a passé la nuit au violon de la gendarmerie. Procès-verbal lui a été adressé⁵.

D'entrée le titre de l'extrait ci-dessus est accusateur. Le chauffard ivre a causé un accident. Pour cela, il a passé la nuit en prison. Cette nuit à l'ombre soulève un questionnement : la mise à l'écart est-elle motivée par l'implication de l'automobiliste dans l'accident ou pour prévenir d'autres situations fâcheuses ou encore pour permettre la « désintoxication » de l'automobiliste ? En effet, au lendemain de cette mésaventure, le « chauffard ivre ne s'en tire qu'avec un procès-verbal. Dans ce cas de figure, il semble que l'étiquette de chauffard ait été appliquée au conducteur ivre non pas du fait de l'accident mais parce que le responsable de l'accident était sous l'emprise de l'alcool qui constitue un comportement socialement condamné dans ses manifestations publiques. Là aussi, l'accident routier semble moins grave qu'une autre forme de transgression sociale : l'ivresse publique.

Dans ces deux derniers extraits, les deux chauffards incriminés ont, en plus de se caractériser par leur propension à prendre la fuite, à s'effacer devant leurs responsabilités. Ils sont tantôt partisans de la vitesse excessive, tantôt adeptes de la conduite en état d'ivresse. L'une et l'autre constituent autant

⁵*Le Libre Poitou*, n° 17 du 21 janvier 1958.

d'attitudes indécrites, délictuelles, condamnées par la société. De par de tels comportements, les auteurs se mettent en marge de la société qui est régie par un certain nombre de règles et lois que les deux chauffards semblent avoir violés. Par conséquent, la société ne se reconnaît pas en eux. Il ne s'agit pas des leurs et ils ne font pas partie de leur monde. Cet univers au sein duquel chacun se définit comme le bon conducteur et où l'excès de vitesse ou la conduite en état d'ébriété sont en principe proscrits car contraires au code de bonne conduite. Ne faisant pas partie de la société des bons conducteurs, les deux chauffeurs indécrits ne bénéficient pas de la clémence et de la compassion qui d'habitude sont déployées en cas d'accident de la circulation. Effectivement, comme le pense Frédéric Chauvaud (2007 : 35) : « Dans une société policée et apaisée, le criminel se caractérise par son étrangeté. Personnage inquiétant, incarnation de l'Autre, il apparaît sous les traits d'un barbare. » Il s'agit donc des chauffards, des marginaux et non des bons conducteurs, de bons citoyens. Ce constat laisse penser que le chauffard de la période 1950-1980, n'est pas toujours fortement lié à l'accident routier car il s'agit avant tout d'un déviant social au sens où, il lui est avant tout, reproché la transgression des normes sociales qui organisent le vivre ensemble harmonieux.

La stigmatisation et la catégorisation, voire l'exclusion sociale qui apparaissent ici semblent davantage concernées les déviances sociales et/ou routières que la survenue de l'accident. Il s'agit surtout de l'abandon des valeurs positives en cours au sein de la société, notamment la responsabilité, la réparation du tort causé à autrui, la bonne conduite qui est condamnée et non la « maladresse » ou la « malchance » du conducteur qui conduit à l'accident. La Providence, placée au cœur de l'accident routier durant la période évoquée, concède à l'auteur de l'accident un visage compatissant. Il n'est donc pas à confondre avec un chauffard qui apparaît plutôt sous les traits d'un irresponsable associable, un lâche. Le chauffard n'est donc pas seulement celui qui est à l'origine de l'accident mais correspond davantage à l'automobiliste qui ne respecte pas les principes de l'organisation sociale. L'accident routier apparaît dès lors comme le réceptacle, la loupe des comportements anti-sociaux et déviants de certains acteurs de la route.

2. La fin de la complaisance : l'heure de la stigmatisation

Cet état de grâce dont bénéficiait bon nombre de conducteurs en délicatesse avec les normes de sécurité routière se délite peu à peu de sa prégnance au début du troisième millénaire. Effectivement à partir des années 2000, voire la décennie 90, le chauffard semble progressivement devenir l'ennemi public numéro un. L'expression chauffard dans le discours médiatique et public va désormais désigner le conducteur coupable d'une quelconque infraction routière. L'auteur de la moindre déviance sur la route se voit progressivement logé à la même enseigne que le responsable d'un homicide involontaire sur la route. Tous les deux se retrouvent sous la même bannière du chauffard devenu un délinquant routier, voire un assassin en puissance car indique Sylvie Lidji (2005 : 116): « prendre la route, c'est adhérer à une déontologie de la vie. Enfreindre la loi routière revient à rompre le contrat social et nous fait basculer dans le cercle de l'irresponsabilité.»

À l'aube du troisième millénaire, le chauffard cesse donc d'être perçu comme l'infortuné impliqué dans un accident ou comme cet individu associable qui vit en marge des règles qui régissent son milieu ou encore comme un simple irresponsable. Il est toujours tout cela, certes, mais la différence réside désormais dans le fait qu'il est le plus souvent assimilé à un dangereux délinquant. Il revêt désormais les habits du méchant bandit. Béatrice Houchard (2003 : 17-18) va plus loin en affirmant que : «Les chauffards sont bel et bien devenus des assassins.» À ce titre, il convient de les maîtriser afin d'annihiler leurs éventuelles nuisances, de les canaliser pour limiter les possibles débordements de leurs agissements. L'assimilation progressive du chauffard au délinquant routier et au criminel qui s'ignore peut s'expliquer par le fait qu'il est désormais admis que les causes régulièrement à l'origine de l'accident, dans de multiples situations, prennent essence dans les attitudes humaines. Nombre de ces déterminants qui pour l'essentiel s'apparentent à des actes de déviances, d'inconscience, d'irrespect de l'autre, ont de plus en plus, aux yeux de la société, une connotation intentionnelle donc délictuelle. Même si cette position peut s'avérer discutable, force est cependant de constater que certains de ceux que la communauté qualifie de chauffards, ont la particularité d'être des récidivistes

quand ils ne sont pas simplement multirécidivistes et « cumulards ». Souvent, les magistrats ont le souvenir de les avoir déjà rencontrés dans leurs tribunaux pour les faits relatifs à la délinquance et à la criminalité routière. Par ailleurs, les actes qui leur sont en majorité reprochés ou du moins les causes ayant conduit à la commission desdits actes, sont en général les mêmes, à savoir l'alcool et les stupéfiants au volant, la conduite en excès de vitesse, la conduite sans contrôle technique, sans assurance et sans permis de conduire, le délit de fuite... Il s'agit d'un ensemble de comportements que l'on retrouve dans la vie quotidienne chez le commun des mortels. Autant dire, un concentré d'incivilités sur quatre roues. Toutefois, comme dans la vie normale, ces attitudes sont encadrées par des codes, des normes à la fois sociales et institutionnelles. Aussi, la communauté, dans un certain sens, s'attend à ce que les règles soient scrupuleusement observées. Par conséquent, les circonstances atténuantes, la compréhension, voire la complaisance à leur égard sont de plus en plus rares comme le témoigne l'extrait suivant : Il aligne les infractions au code de la route

Chauffard et cumulard

Blessures involontaires, conduites sans permis, sous l'empire d'un état alcoolique, dans un véhicule sans assurance ni carte grise et délit de fuite. James, [...] âgé de 46 ans, a accumulé les délits en une seule fois, jeudi soir [...].

Il avait toutes les raisons légales pour ne pas se trouver au volant d'une voiture, mais il y était quand même. Il a alors accroché un autre véhicule, dont le conducteur a été blessé. Comme il se doutait que les gendarmes allaient pointer leur nez, il a carrément pris la fuite à travers les champs, à pied. [...].

Hier, c'est devant le tribunal correctionnel qu'il a été conduit. Le procureur a requis une condamnation « exemplaire à un moment où les chiffres de la sécurité routière dans la Vienne ne sont pas bons ; dans 42% des accidents mortels l'alcool est en cause ».

Un an de prison dont six mois avec sursis. Le tribunal a été un peu plus clément et a condamné James à un an de prison dont quatre mois fermes. Il a été écroué à l'issue de l'audience⁶.

Le journaliste dresse d'entrée le profil du chauffeur impliqué dans l'accident corporel dont il fait le récit. Dès les premières lignes de la brève, le tempérament du conducteur en cause est esquissé et le portrait qui se dessine est celui d'un marginal, d'un délinquant pour qui le respect des règles qui organisent la vie sur la route, l'existence en société, n'apparaît pas comme central. Il ne partage pas les normes de la vie en groupe. De ce fait, il ne se sent pas concernés par l'observation du Code de la route. Aussi, « il aligne les infractions au code de la route⁷.» Ici, apparaît clairement la volonté du chroniqueur de priver le lecteur d'une perspective de compréhension du comportement de James. Insister sur l'alignement des infractions suggère au mieux une inconscience (ce qui appelle une prise en charge médicale, une sensibilisation, un accompagnement social) sinon une posture marginale, un refus de vivre avec les autres avec comme lien commun la norme. Cette « auto-marginalisation » qui se traduit par la propension à commettre des infractions sur la route laisse germer l'idée d'une intentionnalité, d'une démarche personnelle et volontaire ou encore d'un choix de vie. Cela amène le journaliste, dans la suite de son article, à qualifier le chauffeur de « chauffard et cumulard⁸.»

Non content d'être un délinquant, le chauffard multiplie les infractions et les délits plus ou moins graves : blessures involontaires, conduite sans permis, conduite en état d'ivresse, véhicule sans assurance ni carte grise et pour couronner le tout, délit de fuite. L'auteur du récit établit implicitement un lien de causalité entre l'accumulation des délits et la notion de chauffard.

Le cas de James rapporté ici par le journaliste de *Centre Presse*, actualise et précise le nouveau portrait du chauffard. Ce dernier n'est plus seulement un délinquant comme on peut en trouver dans la vie quotidienne, ou individu qui ne respecte pas le contrat social. Il s'agit de plus en plus d'un « cumulard », qui concentre sur sa seule personne et de préférence à la même occasion tous les maux qui gangrènent la circulation routière et à l'origine de l'insécurité sur les

⁶*Centre Presse*, n° 30 du 5 février 2003.

⁷*Idem.*

⁸*Ibidem.*

routes. Dans le cas de figure qui est présenté ici, le prévenu est un récidiviste qui sans avoir terminé de purger sa première peine (annulation du permis de conduire) décide de reprendre le volant⁹. Non content de violer les termes de sa première condamnation, le voilà qui, sans se préoccuper de sa propre sécurité ainsi que de celle des autres, décide de se mettre derrière un volant et de s'insérer dans la sphère de la circulation routière. En effet, sans remplir les conditions nécessaires, obligatoires à la circulation sur route à bord d'un véhicule, imprégné d'alcool, il intègre la communauté de la circulation routière de laquelle il en est pourtant exclu temporairement. C'est ainsi que sans assurance, sans permis ni carte grise, il circule en toute illégalité, faisant courir un risque important aux autres usagers. Cette inconscience, insouciance et mépris des lois apparaît aux yeux de la société comme un acte intentionnel de délinquance. Pour cela, le conducteur auteur de pareilles attitudes est peu à peu confondu avec un délinquant, mais aussi un assassin qui, de façon responsable, mettrait la sécurité des autres acteurs de la circulation routière en péril. Le fait que le prévenu prenne la fuite après son impair en pensant à l'arrivée des forces de l'ordre témoigne du caractère là aussi, intentionnel de son acte car il semble qu'il n'ignore pas être en faute et en porte à faux avec la loi. L'intention du procureur de voir infliger une peine exemplaire participe de la volonté de mettre hors d'état de nuire ce type d'individu. C'est aussi, une manière de dire la saturation de la société à l'égard de ce type de délinquance et comportement sur la route. Autrement dit, ce choix médiatique de l'usage d'une rhétorique stratégique nouvelle et stigmatisante contribue à la perspective sociétale de réprimer et d'isoler les comportements qualifiés de déviants ayant cours sur la voie publique. Ce processus de criminalisation est un évènement marquant du tournant pris par la lutte contre l'insécurité routière au début des années 2000.

La fermeté et la rigueur observées au niveau des institutions judiciaires apparaît comme une réponse institutionnelle aux demandes de plus en plus véhémentes de la population de voir enfin les excès de la civilisation routière pris en main par les autorités afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

⁹ La volonté d'orienter le discours sur le nouveau visage du chauffard est patente : l'article ne se penche même pas sur les motivations qui poussent le conducteur à violer les termes de sa première condamnation et passer outre les autres normes.

Pour obtenir gain de cause, la collectivité a dû s'organiser pour dire son rejet de la mortalité sur la route et son attente de mesures fortes.

Procès d'un chauffard. Un grave accident à 200Km/h sur une route limitée à 70

Le procureur a requis hier [...] une peine de dix-huit mois de prison avec sursis à l'encontre d'un chauffard responsable d'un grave accident en mai 1999 alors qu'il conduisait à 200 km/h en état d'ivresse, soulevant les protestations du public dans une salle comble.

L'avocat des parties civiles, cinq personnes, dont une très gravement blessée et demeure infirme, avait précédemment réclamé qu'une « une peine exemplaire » fut infligée à ce chef d'entreprise de 54 ans.

Estimant cette affaire « caricaturale », La Ligue contre la violence routière s'est portée partie civile à l'audience. « Nous avons l'espoir que votre Tribunal redonne du sens à la loi » a déclaré sa représentante [...] rappelant que les accidents de la route font 23 morts chaque jours en France et de centaines de blessé. Elle a réclamé dix millions de dommages et intérêts pour que la prévention « soit payée par les chauffards » [...]. Il a requis dix mois de prison avec sursis, suspension de trois ans du permis de conduire et une amende de 50000 francs à l'encontre du prévenu [...].

Les parents et amis des victimes et un nombreux public ont protesté à plusieurs reprises lors des réquisitoires, trop indulgents à leurs yeux [...] ¹⁰.

D'entrée, le ton est donné. Le journaliste dresse un portrait peu flatteur du prévenu. Il ne s'agirait pas d'un chauffeur victime d'un accident routier mais plutôt d'un chauffard, autant dire un délinquant. La juxtaposition des expressions : *Procès d'un chauffard* et *un accident grave à 200 km/h sur une route limitée à 70* en titre, créé en effet une double condamnation de l'attitude de l'inculpé. Seulement le tribunal ne s'inscrira pas dans la même posture que la presse du moins au regard du public et des parties civiles, notamment la Ligue contre la violence routière ¹¹ qui, contrairement au Procureur de la République, requiert

¹⁰Centre Presse, n° 17 du 21 janvier 2000.

¹¹ La Ligue Contre la Violence Routière (LCVR), a été fondée en 1983 avec pour mission d'agir pour que la plus meurtrière des délinquances en France soit traitée avec la gravité qu'elle mérite. Aussi, organisée en associations départementales, elle interpelle tous les acteurs de la sécurité routière : ministres, préfets, maires, élus, constructeurs automobiles, conducteurs de poids

une peine de prison avec sursis mois importante, mais élargit son champ de réclamations en exigeant en plus d'importants dommages et intérêts, une suspension longue durée du permis de conduire et une conséquente amende pécuniaire à l'encontre du chauffard. La société indique à travers sa contestation des réquisitoires, une évolution de la perception du chauffard, donc un changement de paradigme dans le sens de la laïcisation des causes de l'accident routier. À travers le chauffard que l'on veut désormais voir considéré, non plus comme un malchanceux, un délinquant ordinaire, mais plutôt comme un criminel, c'est l'ensemble du logiciel mental fortement « providentialiste » lié à l'accidentologie routière que la société souhaite voir changer pour le faire évoluer vers une conception responsable et pragmatique des comportements routiers. La volonté générale semble être la criminalisation du chauffard avec tout ce qu'il transporte. Autrement dit, parvenir à faire du chauffard, non pas seulement un délinquant ordinaire, mais aussi et surtout un assassin. Faire évoluer les perceptions donc les seuils du tolérable. Cette intention passe par un traitement judiciaire différencié et sévère des cas des chauffards.

3 ans de prison ferme pour un accident mortel en excès de vitesse.

Un agent d'assurance de 25 ans a été condamné hier par le tribunal à 4 ans de prison, dont un an avec sursis, 2150000 euros de dommages et intérêts pour avoir été à l'origine d'un accident de la route mortel en juillet dernier en excès de vitesse. Le procureur avait requis quatre ans fermes contre celui qu'elle qualifie de "barbare de la route", du fait notamment de ses antécédents. Le chauffard avait provoqué une collision avec un autre véhicule -dont le conducteur avait été tué alors qu'il empruntait une chicane de ralentissement à 100 Km/h contre les 50 autorisées : il avait déjà dû repasser son permis de conduire après avoir en été privé à la suite de plusieurs infractions [...]¹².

lourds, automobilistes, motocyclistes. Elle est formée d'usagers indignés, de parents révoltés qui se sont organisés pour exiger plus de sécurité sur les routes.

¹²Centre Presse, n° 08 du 10 janvier 2003.

La brève ci-dessous confirme la tonalité de cette demande de criminalisation du chauffard. En effet, le chauffard se voit condamner pour un accident mortel en excès de vitesse à trois de prison ferme quand dans les années 70, un chauffard tuant deux personnes écopait de trois mois avec sursis¹³. À cela, il faut ajouter des dommages et intérêts relativement importants. Le procureur parle également de « barbare de la route » pour qualifier l'auteur de l'accident. Une façon de dire qu'il s'agit d'un « étranger » qui n'a pas sa place dans le monde de la circulation routière. Un individu qui n'a rien à faire dans une société civilisée régie par des lois et qui de ce fait choque à travers les actes qu'il pose comme l'indique Albert Ogier (2012 : 24) en parlant du récidiviste : « Le récidiviste est l'auteur d'une infraction qui ne peut ou ne veut se repentir et dont, de ce fait, il y a lieu de craindre qu'il ne soit plus digne de confiance ou qu'il ne mette à nouveau en danger la sécurité publique et la tranquillité privée. » Il convient donc de l'exclure en le mettant hors d'état de nuire, c'est-à-dire, l'enfermer. Sa qualité de récidiviste plaide d'ailleurs dans ce sens. Le maintien en liberté du chauffard présente un danger pour la communauté car toutes les mesures appliquées (annulation du permis de conduire) jusqu'alors pour maîtriser le chauffard ont semble-t-il été insuffisantes pour l'empêcher de « semer » la mort sur la route. Le procureur désireux d'en faire un exemple a demandé une peine très lourde (4 ans de prison fermes) à l'encontre du « barbare de la route ». Il s'agit de le punir à la hauteur de sa faute et envoyer un message aux « non-civilisés » de la route pour ainsi vulgariser la donne que l'on souhaite voir émerger et s'imposer à tous. Il s'agit particulièrement de refuser le fatalisme qui voudrait que l'accident mortel incriminé ici, soit considéré comme le fait d'une maladresse, d'une imprudence, d'une négligence ou d'une inattention qui impose que le prévenu soit renvoyé devant un tribunal pour homicide involontaire. En effet, les accidents de la circulation routière sont considérés jusqu'à ce jour comme des actes involontaires tombant par conséquent dans le champ non intentionnel (délictuel).

Or la connotation donnée progressivement, surtout au début du troisième millénaire, à la notion de chauffard et ses corollaires tend à dire que certains comportements¹⁴ particulièrement dangereux devraient ou doivent être

¹³ On peut conclure au regard de ces deux acceptions que la justice a accru sa sévérité.

¹⁴ Les circonstances aggravantes : excès de vitesse, ivresse au volant, délit de fuite, récidive, etc.

considérés comme relevant du domaine de l'intentionnel (criminel) et donc jugés devant une cour d'assises et non devant un tribunal correctionnel. Autrement dit, pour faire changer les mentalités et faire baisser le nombre des mutilés et des morts sur la route, il faut traiter les chauffards comme de vrais criminels car :

la mort sur la route devient inacceptable. Elle est de moins en moins vécue comme résultant d'un « accident » et de plus en plus comme le résultat d'une faute. Notre société hypermoderne est en effet une « société du risque » et une société de la responsabilité. Nous admettons de moins en moins la fatalité. Nous sommes plus que jamais convaincus que le progrès des sciences et des techniques peuvent, si nous les utilisons bien, diminuer les risques (Delannoy et Viard 2002 : 151).

La figure du chauffard dans la presse régionale entre 1955 et 2004, n'est pas restée figée. Au début, elle désigne un maladroit ou malchanceux doublé d'un marginal qui n'assume pas ses responsabilités vis-à-vis de la société. Cette dernière, en identifiant le conducteur à un chauffard indique sa désapprobation par rapport aux comportements déviants en cours sur la route. Des attitudes qui s'apparentent à la délinquance ordinaire et qui mettent à mal la cohésion sociale. Le chauffard de la seconde moitié du XXe siècle n'est donc pas seulement rattaché à l'accident routier. Sa stigmatisation est étroitement liée au souci collectif de préserver l'ordre social établi. C'est parce qu'un conducteur menace les fondements du vivre ensemble à travers son « conduite automobile » qu'il est taxé de chauffard. C'est d'autant plus compréhensif que durant la même période, l'accident routier relève encore de la Providence. Aussi, l'auteur d'un accident est d'une certaine façon, une victime du destin. La condamnation n'intervient donc qu'avec les comportements relevant de la délinquance ordinaire.

Conclusion

À l'aube du troisième millénaire, la perception du chauffard évolue. Le chauffard n'est plus seulement un marginal qui menace la cohésion au sens où il cherche à se soustraire à ses responsabilités. La panoplie des incriminations à son encontre s'élargit. Il s'agit toujours du marginal de la cité mais dont les agissements, du fait de leur accumulation et de leur répétition, apparaissent comme intentionnels. Donc criminels. C'est ainsi que le chauffard qui est de plus en plus assimilé à un délinquant, devient ou est progressivement présenté comme un criminel. Ce qui devrait amener les pouvoirs publics et la société civile à agir en conséquence à travers une forte demande de criminalisation des comportements routiers. Si la mort sur route est encore considérée devant les tribunaux comme un homicide involontaire et jugé en correctionnel, le processus de criminalisation est bel et bien en marche. Les fluctuations attachées aux évolutions de la notion de chauffard au sein de la société, écrivent cette histoire de changement de paradigmes.

L'histoire de la figure du chauffard entre 1955 et 2004 révèle également une autre réalité. Les perceptions médiatiques et sociétales du chauffard au fil du temps, épousent les mêmes courbes que celles de l'histoire de la réprobation sociale des accidents routiers. Autrement dit, comment on est passé d'une approche fataliste et donc complaisante de la mort routière à une stigmatisation collective de la violence routière.

Références

Sources

Le Libre-Poitou, numéro 17 du 21 janvier 1958.

Centre-Pressé, numéro 167 du 21 juillet 1970, numéro 201 du 30 août 1985, numéro 34 du 10 février 1986, numéro 17 du 21 janvier 2000, numéro 8 du 10 janvier 2003, numéro 30 du 5 février 2003.

Conférence « L'Existentialisme est un humanisme » de Jean-Paul Sartre prononcée en 1945 à la Sorbonne.

Bibliographie

Delannoy P. et Viard J., 2002, *Contre la barbarie routière*, Paris, L'Aube.

Ogier A., 2012, *Sociologie de la déviance*, Presses Universitaires de France, Coll. « Licence ».

Houchard B., 2003, *Pour en finir avec l'hécatombe routière*, Paris, Fondation Robert Schuman.

Chauvaud F., 2007, *Justice et déviances à l'époque contemporaine : l'imaginaire, l'enquête et le scandale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

Lidgi S., 2005, « Le volant et la norme. Eléments d'une problématique », *Sécurisation et Globalisation, L'Homme et la Société*, L'Harmattan, n°155, pp.115-128.

Mauss M., 1923-1924, « Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques », *L'Année Sociologique*, Seconde série, tome 1, pp.32-163.