

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DU LOGEMENT**

**EXAMEN DU BEPECASER**

**Session du 15 novembre 2000**

**DOSSIER**

## SOMMAIRE

LES JEUNES CRITIQUENT LA SOCIETE MAIS NE SOUHAITENT PAS LA BOULEVERSER_____	1
LE SENS DU SPORT_____	2
LA TELEVISION BOUC EMISSAIRE_____	3
LES ENFANTS VICTIMES DE LA CIRCULATION_____	4
APRES L'ACCIDENT, LES MOTS DE LA DOULEUR_____	5
LA TOUR DE BABEL DES TEMPS MODERNES_____	6
ENSEIGNER ET EDUQUER_____	7
LA VIOLENCE, TABOU DES SOCIETES DEMOCRATIQUES _____	8
LES CONDUCTEURS EUROPEENS PAR EUX-MEMES_____	9
POUR LE RESPECT DES DROITS DE L'HOMME SUR LA ROUTE_____	10
DE « L'HOMO AUTOMOBILUS » AUX TRANSPORTS PLURIELS_____	11
LA ROUTINE DE L'OUTRAGE_____	12
LA MATERNITE, UNE AVENTURE IMPREVISIBLE ET PASSIONNANTE_____	13
UNE POLITIQUE COHERENTE EN GRANDE-BRETAGNE_____	14
LA VITESSE, UNE VALEUR POSITIVE EN FRANCE_____	15
LE MARTELAGE DES CERVEAUX_____	16
AVOIR UN TRAVAIL QUI A DU SENS_____	17
LE PIQUE-NIQUE EST UN RAPPEL DE L'ENFANCE DE L'HUMANITE_____	18
MODES DE VIE: « LE PHENOMENE PORTABLE »_____	19
C'EST L'AFFAIRE DE TOUTE LA SOCIETE_____	20
LE SENS DE LA PEINE_____	21
VIVE LA DEFAITE_____	22
LES DEFIS DE L'EDUCATION_____	23
INSECURITE ROUTIERE, UNE DELINQUANCE TOLEREE_____	24
CITE, CITOYEN, CIVILISATION_____	25
L'ALCOOL ET LES JEUNES_____	26
VIOLENCE AU TRAVAIL_____	27
OBSTACLES A LA CULTURE_____	28
LES JEUNES AU VOLANT_____	29
LE COMPORTEMENT DES JEUNES EN MATIERE DE RISQUE_____	30

# 1

## LES JEUNES CRITIQUENT LA SOCIÉTÉ MAIS NE SOUHAITENT PAS LA BOULEVERSER

(Résultats d'un sondage sur les valeurs et attentes des 15-24 ans réalisé par la SOFRES)

**Le chômage et la violence les inquiètent.** Ils considèrent que l'argent tient trop de place dans la société, que cette société est marquée par la corruption et les inégalités, et que l'ascenseur social est en panne. Pour autant, ils ne rêvent pas de révolution. Les jeunes de 15 à 24 ans estiment, pour 70 % d'entre eux, qu'il ne faut pas toucher à l'essentiel. Et s'ils accablent la société de tous les maux, de manière paradoxale, pour eux-mêmes, ils ne la rejettent pas: 70 % d'entre eux se sentent « *assez bien* » dans la société française et 20 % « *très bien* », soit un total positif de 90 % !

**Violence.** La violence les préoccupe. Lorsqu'on leur demande de décrire leur génération d'un mot, ils disent d'abord « *dynamique* », mais immédiatement après « *violente* », avant même « *réaliste* » et « *solidaire* ». **La violence est citée comme le deuxième grave problème auquel ils sont confrontés, après le chômage**, mais avant la drogue, le manque d'argent, le sida, l'alcool, l'accès au logement et la solitude. Plus les personnes interrogées sont jeunes, et plus ce sujet les inquiète : 56 % des 21-24 ans considèrent qu'il s'agit d'un problème grave, 69 % des 15-17 ans partagent cet avis.

**Famille.** Ni l'argent ni la musique ne figurent en tête parmi les mots représentant, pour les personnes interrogées, quelque chose de très important. C'est la famille qui prime, suivie de l'amitié, du travail, de l'amour. Elle est jugée plus importante par les filles (85 %) que par les garçons (79 %), et par les 15-17 ans (85 %) que par les 21-24 ans (80 %).

**Emploi.** Mieux vaut-il un emploi sûr ou un travail intéressant ? **La sécurité de l'emploi** prime, à 59 %, avant l'ambiance de travail (53 %), l'intérêt du travail (50 %) et l'intérêt du salaire (50 %). Les filles sont plus enclines que les garçons à privilégier l'ambiance et l'intérêt du travail plutôt que le salaire. Elles sont aussi plus nombreuses (79 %) à estimer que la société actuelle n'offre pas beaucoup de possibilités d'ascension sociale. 55 % des jeunes interrogés pensent que ce qui les gêne le plus pour trouver un emploi, c'est le manque de confiance des chefs d'entreprise envers les jeunes ; 62 % se disent prêts à faire des sacrifices importants dans leur vie personnelle.

**Institutions.** En quoi ont-ils confiance ? **L'on savait les institutions décrédibilisées à leurs yeux. C'est en réalité un gouffre qui les en sépare.** S'ils ont encore confiance dans la médecine et les établissements scolaires et universitaires, ils ne sont guère plus d'un sur deux (56 %) à faire confiance à l'armée et à la police. Les élèves des lycées professionnels sont ceux qui font le moins confiance à la police (42 %), ceux qui lui font le plus confiance étant les salariés (67 %). Ne font « *plutôt pas confiance* » à la justice 53 % des jeunes interrogés, à la presse 60 %, au Parlement 73 % et aux partis politiques 91 % ! Seulement 11 % des garçons et 7 % des filles font confiance à ces derniers.

**Politique.** Aucune confiance dans les partis et un goût plus que médiocre pour la politique : les jeunes représentent « **l'avant-garde de la dépolitisation** » en France, selon Didier Witkowski, analyste à la Sofres. Au total, 73 % des 15-25 ans et même 81 % des 15-17 ans, déclarent ne s'intéresser que peu ou pas du tout à la politique. Le constat n'est pas très nouveau, mais ses traits s'accusent depuis une dizaine d'années..

## 2

### LE SENS DU SPORT

*(Le sport, comme pratique et comme spectacle, est devenu / l'activité la plus emblématique du XXe siècle. Les retransmissions télévisées des grandes compétitions détiennent les records d'audience. Le look sportif s'est largement diffusé et imposé. Le langage subit aussi cette emprise. Les champions sont devenus les héros de cette fin de siècle, dépassant les vedettes de cinéma.)*

#### **A quoi rime cet engouement, et que nous dit-il des valeurs qui façonnent nos sociétés ?**

Faut-il d'abord souligner que le développement des sports a été lié à celui de la civilisation des loisirs et à cette inversion, massive et continue depuis le XIXe siècle, des rapports entre temps de travail et temps libre ? Faut-il souligner ensuite l'effet amplificateur des médias ? Le sport est devenu, à travers les médias, une **sorte de référent universel**, le seul langage commun à l'ensemble de la planète, transgressant les barrières des générations, des régions, des nations. A vrai dire, si les sports suscitent un tel engouement, c'est surtout parce qu'ils condensent deux valeurs dominantes dans le monde contemporain :

1° **Le souci de l'apparence, du bien-être**, voire de l'excellence corporelle, de la « forme », avec sa cohorte d'exigences (la minceur, l'aspect juvénile, la décontraction, autant de canons du « paraître » qui contrastent avec ceux d'autres civilisations ou d'autres époques où l'embonpoint et une certaine raideur gestuelle sont des marques valorisées) ; l'impératif contemporain est de bouger, de refuser la sédentarité pour se maintenir en bonne santé, évacuer **le stress, se sentir bien**. Ce sont là les trois motivations dominantes des Européens pour pratiquer une activité physique, bien loin devant la recherche du plaisir.

2° **L'exaltation du mérite individuel et collectif de la performance, du dépassement de soi** dans des sociétés qui ont fait leurs règles d'or de la promotion, du classement, de la notation, de l'évaluation des compétences. En définitive, si le sport passionne et envahit notre quotidien, ce n'est pas parce qu'il nous détournerait de l'essentiel, tel un futile divertissement pascalien, mais parce qu'il cristallise les idéaux de nos sociétés. Pratique ou spectacle, il nous montre que - idéalement au moins (dans la pratique on sait que les choses sont souvent plus compliquées et beaucoup moins transparentes) - les jeux ne sont pas faits d'avance, que n'importe qui peut devenir quelqu'un, que les statuts ne s'acquièrent pas à la naissance mais se conquièrent au fil de l'existence. Il est, au demeurant, profondément symptomatique que le sport se soit développé à deux moments de l'histoire où se lèvent les principes d'égalité et de démocratie, dans la Grèce antique et dans l'Angleterre des XVIIIe et XIXe siècles. Aurait-on conçu qu'un chevalier affrontât un serf dans un tournoi médiéval ? A l'évidence, non. A l'inverse, si Pelé, Carl Lewis, Eunice Barber fascinent, c'est sans doute en raison de la qualité et de la beauté de leurs exploits, mais aussi parce que nous avons la certitude qu'ils ont atteint la gloire par leurs propres mérites, et non parce qu'ils ont eu la chance d'être bien nés, fils de..., etc.

Les sports symbolisent donc l'idéal des sociétés démocratiques et méritocratiques, exaltent l'égalité théorique des chances et illustrent l'adage selon lequel « on devient ce que l'on est, et non pas ce que l'on naît ». Ils permettent, grâce aux techniques sophistiquées de mesure qu'ils mettent en oeuvre, d'évaluer rigoureusement les performances, les progrès, de se comparer aux autres et à soi-même au fil de son parcours. (...)

Christian BROMBERGER ethnologue

*L'Humanité* – 14 janvier 2000

### LA TELEVISION BOUC EMISSAIRE

Un débat sur la présence d'images violentes sur les écrans n'est pas injustifié. La multiplication des chaînes a ouvert un formidable débouché pour Hollywood, principal exportateur d'une vision violente de la société. La fiction produite dans ses studios compose près de la moitié de la fiction diffusée sur les chaînes françaises ; sur celles-ci, on remarque que 80 % des oeuvres comportant des séquences traumatisantes proviennent des Etats-Unis. Le cinéma hollywoodien - qui contamine les séries américaines de télévision, et même le cinéma français - promeut un type de violence gratuite, extrême, apocalyptique\*, une violence sans objet autre qu'elle-même, qui, contrairement aux scénarios classiques des westerns ou des policiers, n'est pas nécessairement fondée sur le conflit entre adversaires.

Dans le domaine de l'information, l'évolution va dans le même sens, La concurrence entre les chaînes incite à une surenchère d'images « fortes » pendant les journaux télévisés : entre voyeurisme et liberté d'informer, la ligne n'est pas toujours clairement définie.

Cependant, **un pas est franchi lorsqu'on impute la criminalité des jeunes à ce développement de la violence à l'écran.** Certes, la télévision valorise des modèles de comportement, véhicule des modes, instille des messages et une façon de se représenter le monde ; elle peut donc fournir une légitimité, une source d'inspiration. Il ne s'agit pas de plaider son innocence\*. Mais il existe une différence entre imiter Bruce Willis dans une cour de récréation et pratiquer le racket, entre singer une attitude machiste et commettre un viol.

Désigner la télévision comme l'instrument de la délinquance revient à nier le déchirement du tissu social que provoque la crise, les frustrations et les révoltes qu'elle engendre chez les jeunes, le sentiment de menace qui pèse dans certains quartiers, et qui pousse à la détention d'armes. Pourquoi ce média joue-t-il si aisément un rôle de cache-misère à une analyse critique de la société, pourquoi concentre-t-il nos hantises et nos rancœurs ? (...) L'idée que certains adolescents désœuvrés s'adonneraient à des overdoses de séries policières ou de jeux vidéo violents est une antienne du discours\* sur les banlieues. Mais, d'une part les statistiques audiométriques ne permettent pas de le vérifier parce qu'elles ne cernent pas de micro-espaces, et d'autre part il est difficile de mettre cette pratique en relation avec certaines formes de délinquance.

Le discours sur la violence à la télévision est souvent tenu par des « autorités » qui n'ont qu'une connaissance confuse des programmes. Une lecture dépassionnée des grilles signale que le menu quotidien est composé de jeux, émissions de plateau et fictions plutôt gentilles, illustrant cette tonalité débonnaire, complice et consensuelle qui fait le succès de ce média. Une démarche critique pourrait tout autant s'attarder sur le creux des propos, la vulgarité ou la bêtise que sur la violence qui, de fait, ne concerne que quelques émissions. Mais peut-on incriminer l'abêtissement comme facteur de criminalité ? La télévision, objet de consommation de masse, fournit une proie aux divagations sur la société, car on peut facilement lui imputer une responsabilité d'ordre général. **Mal aimée et mal connue, elle est ainsi apte à servir de boue émissaire au mal être des jeunes.**

Le Monde des Débats - octobre 1999

**Monique DAGNAND**

Sociologue, ancien membre du Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA)

\* apocalyptique: annonçant de terribles catastrophes

\* innocence : caractère non nuisible

\* antienne du discours : discours répété sans cesse

## LES ENFANTS VICTIMES DE LA CIRCULATION

Plus de 15000 enfants (moins de 15 ans) ont été accidentés en 1997, soit plus d'une victime sur 11. Les garçons sont plus touchés que les filles : ils représentent près des deux tiers des victimes. Une forte proportion (42 %) des enfants accidentés le sont en tant que passagers de voiture et, le plus souvent, dans le véhicule de leurs parents. Les trajets courts sont les plus meurtriers : deux tiers des accidents ont lieu à moins de 15 Km du domicile. Les petits piétons payent un lourd tribut à la route : 34 % des enfants accidentés le sont à pied, les enfants de 5 à 9 ans étant les plus vulnérables. La quasi-totalité des accidents se produit lors de la traversée de chaussée et, en majorité, dans une zone proche du domicile. Un quart de ceux concernant les enfants de moins de 8 ans survient devant le domicile.

### LE ROLE DES PARENTS

Les parents ont un rôle capital à jouer dans l'éducation routière de leurs enfants. Comment ? En s'appuyant sur quatre principes de base :

- *montrer l'exemple en respectant les règles enseignées ;*
- *développer le sens de l'observation de l'enfant pour qu'il soit capable de s'adapter à différentes situations ;*
- *se faire comprendre, c'est-à-dire ne pas se contenter de dire ce qu'il faut (ou ne faut pas) faire mais expliquer pourquoi et s'assurer que l'enfant a bien compris ce qui lui a été dit ;*
- *repérer les dangers du trajet scolaire avec votre enfant avant de le laisser partir seul à l'école - jamais avant 7 ans - en choisissant le chemin le plus sûr... qui n'est pas forcément le plus court.*

### Les enfants ont peur dans la circulation.

86 % des enfants estiment que les voitures ne ralentissent pas (ou seulement « parfois ») à l'approche du passage piéton qu'ils s'approprient à emprunter. Même type de réponse pour le feu rouge : 81 % des enfants affirment que les voitures ne s'y arrêtent pas, ou seulement « parfois ». Et ils sont 67 %, à avoir peur des motos qui roulent sur le trottoir. En voiture, 86 % des enfants ont peur des ralentissements brusques; 82 % des voitures qui grillent les feux rouges en ville ; 81 % des changements de file intempestifs ; 76 %, de l'absence de distance de sécurité et 68 %, de la vitesse des autres.

### Seul un quart des enfants font systématiquement part de leurs craintes à leurs parents.

29 % des enfants qui ont peur en voiture ne l'avouent « jamais » à leurs parents et près de la moitié (44 %) le disent « parfois ». *Des chiffres qui soulignent cruellement le manque d'attention que les adultes, parents en tête, portent aux enfants,* conclut Paul Barre, spécialiste de l'enfant à la Prévention routière.

### Les parents ne montrent pas toujours le « bon » exemple.

Si les parents disent à leurs enfants de ne pas jouer dans la rue - c'est ce qu'affirment 68 % des jeunes « enquêtés » -, ils les laissent s'installer à la place du passager avant : 82 % des enfants signalent qu'ils prennent place à côté du conducteur. Par ailleurs, si une bonne majorité d'enfants (88 %) remarque que les adultes bouclent la ceinture de sécurité, un tiers d'entre eux signalent avoir déjà vu leurs parents griller un feu rouge ou un stop. Et, les deux tiers des parents ne mettent pas la sécurité « enfant » sur la portière.

Etude réalisée avec l'institut BVA par la Prévention Routière et le Journal de Mickey du 8 au 22 juillet 1998 auprès d'un échantillon de 1000 enfants âgés de 6 à 14 ans, lecteurs du Journal de Mickey.

«Auto-moto » - octobre 1998

## 5

### APRES L'ACCIDENT, LES MOTS DE LA DOULEUR

*(Extraits de témoignages recueillis par le cinéaste Raymond Depardon, diffusés sur les chaînes de télévision pour le compte de la sécurité routière)*

#### **Delphine Gevaudan et Agnès Moya (étudiantes)**

C'est une perte de contrôle, j'étais jeune conductrice, je n'avais pas certains réflexes. Puis, je ne sais pas... J'ai cherché Delphine, qui était à l'arrière normalement. Et puis, là, je n'ai pas vu Delphine. Et puis on est sortis au plus vite de la voiture. On a commencé à crier « Delphine, Delphine ! ». Pas de réponse. Et puis, au bout d'un moment, j'ai entendu crier « Agnès ! ». J'y suis allée en courant. Delphine était éjectée à peu près une dizaine de mètres de la voiture. Elle était allongée par terre. Elle ne sentait plus ses jambes.

#### **Bruno Martin (enseignant)**

Cet accident est malheureusement arrivé suite à une conduite en état d'ébriété. Malheureusement, je vois encore de ses copains qui passent beaucoup de temps dans les bistrot. Et malheureusement, ils boivent des dizaines et des dizaines de pastis. Et quand je vois ça, ça me fait mal au coeur parce que c'était un de leurs copains qui est décédé. Je crois que c'est ça qui était le plus terrible, c'est quand on vous annonce que votre fils est mort (...).

#### **Hélène Pistono (infirmière)**

Il y avait un match de foot. Sa copine était pressée parce qu'elle devait faire le repas. Donc, accélère, accélère, va plus vite. Elle n'a pas su maîtriser le volant, elle n'a pas su maîtriser la route. Ils ont pris le bas-côté. Aucun des quatre n'avait la ceinture de sécurité, bien évidemment. Mon fils a été projeté à l'arrière, par le coffre arrière... J'ai demandé à le voir. Il était beau comme s'il dormait, il était merveilleusement beau (...).

#### **Bernard Nodet (agriculteur)**

Notre fille a été renversée par un poids lourd et puis ensuite elle a été écrasée complètement. Elle était vivante sous le camion. Des gens ont fait signe au conducteur pour qu'il s'arrête, Celui-ci avait un walkman sur les oreilles en écoutant de la musique au maximum. Et il a répondu bonjour, il a enclenché la première... Bénédicte aurait vingt-cinq ans demain (...)

#### **Abdel Tazamoucht (technicien-vidéo)**

J'ai perdu ma mère dans des circonstances que je ne souhaite à personne. Elle a eu un accident sur un passage piéton où un chauffard roulait très vite. Il l'a percutée, voilà. Elle est décédée. Jusqu'à ce jour, je ne m'en suis pas remis. Le fait d'aller vite, de dire je sais conduire... Eh bien voilà ! Maintenant on se retrouve comme ça. On se retrouve meurtrier. Et on a tué. Le chauffard, vous savez ce qu'il a eu ? Il a eu six mois avec sursis plus deux ans de suspension de permis. (...) Moi, ma mère, elle est partie maintenant...

#### **Dominique Courtois (chirurgien)**

Ça s'est passé, je crois, vers 4 heures du matin, lorsque la soirée a été finie. Il est rentré, sur la route de Bordeaux, dans le Médoc, il est rentré tranquillement avec deux de ses amis et une jeune fille. Il y a eu une collision frontale avec une voiture qui arrivait en sens inverse. Il y a eu trois décès. Et ce que je voudrais dire aux gens, si vous avez des enfants, si vous n'osez pas leur dire que vous les aimez, chaque fois qu'ils partent, n'hésitez pas à bien leur expliquer que vous tenez à eux. Peut-être que après (...), ils penseront à ce que vous leur avez dit et peut-être qu'ils conduiront plus tranquillement.

Extraits publiés dans *Le Monde* du 10 juin 2000.

## 6

### LA TOUR DE BABEL DES TEMPS MODERNES

On a beaucoup vanté les qualités de l'Internet par rapport à celles de la télévision. Au petit écran passif et inerte on a opposé la flexibilité du courrier électronique qui permet une interaction et ouvre aux isolés, solitaires ou curieux des possibilités d'apprentissage et de contact insoupçonnées jusqu'alors.

Le schéma est séduisant mais risque d'être trompeur. En effet, une étude publiée par la Carnegie Mellon University de Pittsburgh révèle que les usagers de l'Internet ont des taux significativement plus élevés de solitude et de dépression que ceux qui ne l'utilisent pas ou ne le font que de manière peu fréquente. L'étude démontre également sans équivoque qu'il ne s'agit pas d'un inversement de propositions. L'Internet n'attire pas au départ les personnes déprimées. C'est bien le média lui-même qui provoque des dépressions allant du simple vague à l'âme à des épisodes de retrait dépressif du monde. (...)

L'étude est sérieuse. Pendant deux ans, elle a opéré le suivi d'une population de 169 participants de la région de Pittsburgh. (...) Tous les participants avaient accès à l'Internet dont l'usage était systématiquement répertorié.(...)

Les résultats furent significatifs : une heure sur l'Internet par semaine (ce qui est peu à l'échelle de l'utilisation nord-américaine) suffit à faire monter les taux de dépression. Elle se traduit également par la perte de contact avec 2,7 personnes dans le cercle social du sujet, induisant ce faisant une augmentation de l'indice de solitude, renforçant la dépression. Il ne s'agit bien entendu que d'indices de corrélation, mais ils soulignent combien il est important de maintenir les liens sociaux locaux avant de s'enfuir dans la mondialisation de l'échange abstrait.

**Le contact humain est irremplaçable en ce qu'il est le seul capable de former l'être social.** Si au départ, l'Internet ouvre effectivement le cercle social, c'est un cercle vide, comme tout média abstrait tel le livre par exemple. Le danger est que contrairement à la lecture, l'individu pense qu'il parle aux autres alors que, sans affect, il ne parle en fait qu'à lui-même. Les membres des groupes de discussion poursuivent leurs fantasmes personnels sans jamais écouter vraiment l'autre qu'ils peuvent faire disparaître ou réapparaître en appuyant sur une touche. Ou bien, ils peuvent tomber dans le délire de l'autre sans être capable de juger des dangers perceptibles dans le monde réel. La fuite dans le miroir est particulièrement dangereuse pour les adolescents qui trouvent dans l'Internet un échappatoire au monde réel tout en ayant l'impression de prendre contact avec lui. Leur isolement devient tel dans certains cas qu'ils ne peuvent qu'avec grande difficulté retrouver un monde social, (...)

**Nicole Morgan**

*Futuribles* - décembre 1998

## ENSEIGNER ET EDUQUER

« *Les enseignants n'ont pas vocation à éduquer* ». Si un tel sophisme venait à prendre force d'évidence et à s'imposer dans le débat, il faudrait vite fermer l'école et arrêter d'en parler. (...)

Car qu'est-ce, au fond, que l'éducation ? Freud nous l'a rappelé après Rousseau: un métier ou un art impossible parce qu'il s'agit d'un processus global et continu d'intégration et de construction de la personnalité en grande partie lié aux aléas de l'histoire individuelle. C'est justement cette globalité qui interdit de la déléguer à un corps de spécialistes. **L'éducation ne relève pas de tel ou tel chargé d'affaires. Elle se distribue sur toutes sortes d'instances :** c'est une dimension qui sous-tend toute activité d'influence, chacune avec sa spécificité. Il y a éducation à la santé dans la pratique des soins infirmiers, éducation à la vie publique dans l'action de l'homme politique ou du journaliste. Et le métier d'enseignant n'aurait pas vocation éducative ? Décidément, il y a maldonne.

Maldonne et malentendu, de ces malentendus qui engendrent des confusions. Quand on parle éducation avec des enseignants, c'est comme si on évoquait l'image du psychologue, du confesseur ou de l'infirmier, au mieux celle de l'animateur culturel. A moins qu'on ne fasse surgir des profondeurs l'image de l'éducateur démiurge\* modelant en prise directe les personnalités. La réalité est plus modeste: **l'éducation est une pratique qui se développe toujours à travers la médiation\* d'une tâche, d'un service, d'un projet** (dont elle constitue l'aspect paradoxalement invisible et durable). C'est à travers la médiation de l'apprentissage que l'enseignant éduque, par elle et dans les limites de celle-ci.

(...) Enseigner ne se ramène pas à faire des cours magistraux. C'est aussi concevoir un enseignement pour qu'il puisse être poursuivi de manière autonome, soit en sous-groupes, soit individuellement ; c'est diriger ou inspirer des recherches à la portée des élèves ; c'est animer des débats, conduire des expérimentations ; c'est remettre à niveau les retardataires. C'est se coordonner avec ses collègues et recevoir les parents ; c'est dans tout cela que peut s'exercer une activité éducative. On ne peut que la déclarer difficile, quand on ne veut plus qu'exercer dans le cadre restrictif actuellement majoritaire. De là à renoncer...

**Pierre GILLET,**

docteur en sciences de l'éducation  
Le Monde de l'éducation - mars 2000

\* l'éducateur démiurge : créant, modelant tel un dieu les personnalités

\* à travers la médiation : par l'entremise, par l'intermédiaire de..., dans le but de parvenir à un accord ou ici de faire progresser le processus de formation.

## 8

### LA VIOLENCE, TABOU DES SOCIÉTÉS DÉMOCRATIQUES

*(La peur des agressions et tout ce que l'on range sous le vocable de « violences urbaines » ont fait irruption dans l'imaginaire collectif).*

Tel est le **paradoxe des sociétés démocratiques** en cette fin de siècle. Elles sont généralement plus paisibles et plus sûres que celles qui les ont précédées, mais elles ne le savent pas. A lire Restif de La Bretonne\*, il apparaît que les nuits de Paris étaient autrement plus dangereuses au XVIII<sup>e</sup> siècle qu'aujourd'hui. Les chances de se faire détrousser ou assassiner au coin d'un bois étaient jadis nettement plus élevées. Nul n'entreprenait sans risque un long déplacement et il était plus prudent de voyager en groupe ou avec une escorte armée. Or nos sociétés ont l'impression que l'insécurité progresse massivement. « *La pacification démocratique qui a, chez nous, de manière irréversible, expulsé l'idée de révolution sanglante, a une contrepartie : l'entrée dans le temps des incivilités, des « rodéos » et des violences gratuites* », estime Alain Brossat, maître de conférences à Paris-VIII.

Deux exemples de ces violences « modernes » ont été analysés. A Strasbourg et dans d'autres villes françaises, un rituel s'est instauré depuis 1997 en fin d'année. Des jeunes gens volent une voiture, se livrent à un « rodéo » dans les cités de la banlieue, et mettent le feu au véhicule. Ils sont bientôt imités par des dizaines d'autres. Environ cinq cents voitures ont ainsi été incendiées en décembre 1997 dans l'agglomération strasbourgeoise. L'opinion s'indigne davantage de ces destructions qui ont lieu au moment des fêtes que des innombrables vols commis toute l'année. « *Noël est le moment où l'on se fait des cadeaux. Brûler une voiture, le symbole le plus fort de la société de consommation, ce soir-là, c'est mettre le monde à l'envers* », explique Alain Vergnioux, maître de conférences à l'université de Caen...

L'autre exemple est la tuerie de Littleton, au Colorado, en avril 1999. Deux lycéens américains ouvrent le feu sur leurs camarades, sans raison apparente, et tuent une vingtaine de personnes avant de se donner la mort. L'absence de mobile de leur geste choque l'Amérique. Certes, les deux adolescents collectionnaient les insignes nazis, mais ils n'appartenaient à aucune organisation et ne se réclamaient d'aucune idéologie. « *Ce qu'ils demandaient en fait, c'est le respect, notion post-moderne par excellence, et qui est le principe fondateur du politiquement correct* », affirme Françoise Gaillard, enseignante à l'université Paris-VII.

A ceux qui sont persuadés que les violences quotidiennes sont plus nombreuses de nos jours que dans le passé, Steven Kaplan, professeur d'histoire à l'université Cornell, aux Etats-Unis, oppose un tableau étonnant de la vie des petites gens dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'insécurité est permanente. Le sang coule facilement dans les rues. On abat les animaux en public, de la même façon qu'on exécute les criminels devant des foules nombreuses. Tout se fait sous le regard d'autrui dans les villes, et la rixe, destinée à réparer un tort, obéit à un véritable rituel. Elle joue en quelque sorte le rôle des prud'hommes d'aujourd'hui pour résoudre les conflits du travail. Il y a d'abord les injures verbales, le poing brandi sous le visage, le chapeau que l'on fait tomber de la tête, et finalement le passage à l'acte, toujours en présence des gens du quartier, qui font office de jury...

Ce qui a changé, ce ne serait donc nullement la violence quotidienne, mais notre intolérance, sans cesse croissante, à l'égard de celle-ci.

\* : Ecrivain français de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

## LES CONDUCTEURS EUROPEENS PAR EUX-MEMES

Cinq ans après « Sartre » voici « Sartre II ». Rien à voir avec le philosophe ! Il s'agit des initiales de « *Social attitudes to road traffic risk in Europe* » (« attitudes sociales envers le risque routier en Europe »), un projet scientifique dans lequel se sont associés, à partir de 1989, des chercheurs de quinze pays d'Europe. Leur objectif : explorer les attitudes et les comportements des automobilistes envers la sécurité routière. Premier enseignement de « Sartre II » : **les conducteurs européens redoutent comparativement moins l'accident de la route que d'autres problèmes de société** ; s'ils sont 39 % à se déclarer « *très préoccupés* » par son éventualité, le chômage et la criminalité en inquiètent un sur deux (respectivement 56 % et 47 %). En toute logique, conduire une voiture n'apparaît « *très dangereux* » qu'à 6 % des Européens alors que, par exemple, 57 % qualifient ainsi l'acte de fumer deux paquets de cigarettes par jour et 41 % celui de boire une bouteille de vin ou 1,5 l de bière par jour.

Faut-il se contenter d'y voir une nouvelle preuve que risque réel et risque ressenti ne concordent pas toujours ? Pas si simple, car la conscience d'une menace pointe tout de même. Si les conducteurs la relativisent pour eux-mêmes, « **ils semblent plus préoccupés quand il s'agit des risques encourus par les membres de leur famille** », notent les auteurs du rapport. Près d'un conducteur sur cinq (17 %) s'avoue ainsi très inquiet quand ses proches conduisent.

Quelle idée les conducteurs européens se font-ils des facteurs à l'origine des accidents ? Ils mettent d'abord leur propre comportement en cause. Sont ainsi stigmatisés : boire et conduire (85 %), conduire trop vite (79 %), suivre de très près le véhicule qui précède (74 %) et conduire en état de fatigue (71 %). Sensiblement plus, par exemple, que le mauvais entretien des routes (40 %), des freins défectueux (56 %) ou des pneus lisses (41 %). Si les automobilistes européens, dans leur ensemble, classent la vitesse excessive en deuxième position, cette moyenne de 79 % cache cependant de larges disparités : 94 % en Grèce ou 93 % en Irlande, par exemple, mais « seulement » 66 % en France, bonne dernière sur ce point. Mais **les Français aiment, semblent-ils, le paradoxe**. Car curieusement, s'ils sont nettement moins nombreux que leurs homologues européens à faire de la vitesse un facteur d'insécurité, nos compatriotes se montrent, en revanche, les plus « volontaristes » sur ce thème de la vitesse en se déclarant d'accord, également à 66 % (moyenne de l'Union : 54 %), avec une mesure assez radicale : l'introduction en Europe d'une obligation pour les constructeurs de limiter la vitesse maximale de leurs véhicules. A noter encore que, sur cette question de la vitesse, la proposition « *les constructeurs ne devraient pas pouvoir faire de publicité sur la vitesse des voitures* » recueille l'assentiment d'un peu moins de la moitié des personnes enquêtées dans l'Union.

**Améliorer la formation des conducteurs, renforcer l'application du code de la route, augmenter le nombre de campagnes de sécurité, étendre le contrôle technique à plus de véhicules, améliorer la qualité des routes : pour ces cinq mesures de sécurité routière, une nette majorité d'automobilistes européens demande à leurs pouvoirs publics plus d'efforts.** Mais des différences apparaissent sensibles selon la géographie. Les plus réticents pour un renforcement de l'action des autorités sont les conducteurs finlandais, suédois, suisses et néerlandais. A l'autre bout de l'échelle, les mieux disposés sont les Polonais et Irlandais.

Enfin, le rapport s'intéresse à l'opinion des conducteurs de voitures européens à propos des autres modes de déplacement comme la marche à pied, la bicyclette ou les transports publics. « *Même chez les automobilistes, on se rend largement compte de l'importance de disposer d'alternatives à la voiture* », résume Sartre II. A la question de savoir à qui ( ou à quoi) les pouvoirs publics doivent accorder beaucoup d'importance lorsqu'ils planifient l'avenir, ce sont, dans l'ordre, les transports publics (55 %), les piétons (51 %) et les cyclistes (50 %) qui recueillent le plus de suffrages.

« Circuler » - novembre-décembre 1998

## POUR LE RESPECT DES DROITS DE L'HOMME SUR LA ROUTE

En dépit de la honte, de la colère que j'éprouve en tant que Française devant notre rang de « cancre » dans les classements « sécurité routière » des pays industrialisés, je garde l'espoir que les Français éprouveront un jour autant de fierté à s'être moins entre-tués sur les routes qu'à avoir gagné un match de football ou de rugby.

Les facteurs de l'insécurité routière sont complexes, divers et nombreux. Ils sont connus, discutés, mis en avant selon les interlocuteurs... et les intérêts. Lutter contre l'atteinte sur la route, au droit à la vie, au droit à l'intégrité physique et mentale, exige **la mobilisation de tous**, sans exception et sans rejeter la responsabilité toujours ailleurs. Je voudrais dire à tous, quels qu'ils soient, hommes, femmes de pouvoir moral, politique, judiciaire, technique, économique, ou autres, hommes et femmes au volant ou à côté, à tous je voudrais répéter pour qu'ils ou elles ne l'oublient pas : « *Si jamais vous deviez vous retrouver un jour comme tant d'autres Français, devant le corps saccagé de l'un des êtres que vous aimez, il faut absolument que vous puissiez alors vous dire : j'ai fait tout ce que je pouvais pour que cela n'arrive pas* ».

Le 17 septembre 1999, treize années se seront écoulées depuis la mort de notre fille Anne, massacrée à 22 ans par un homme, un cadre, d'une jeune quarantaine, qui a percuté à 150 Km/h avec un taux d'alcoolémie d'1,30 gr, la dernière voiture d'une file à l'arrêt, dans une circulation difficile et ralentie à l'entrée du tunnel de St Cloud - la voiture d'Anne. Treize années qui s'écoulent sur les routes de France, cela signifie **117 400 morts, 2 millions 400 000 blessés dont 542 000 resteront gravement handicapés**. Pourquoi s'en étonner puisque, comme l'a indiqué l'été dernier, le journal Le Monde, en trois lignes discrètes : « *Pour le XXe siècle, avec approximativement cinquante années de circulation routière et d'après les chiffres des seuls pays qui comptabilisent leurs morts, l'hécatombe mondiale aura atteint 33 millions de morts* ». 33 millions de morts = une très grande guerre. Qui le dit ? Qui s'en émeut vraiment ? Et pourtant, si à l'instar des professionnels du transport de la route ou du rail, les victimes disparues au cours des treize dernières années décidaient, elles aussi révoltées de leur sort, de manifester : 117 400 cercueils se répandraient sur les routes de France, aux postes de péage, près d'un échangeur ou ailleurs, quelle étrange clameur se ferait alors entendre, quel silence immense...

Alors, peut-être, nos plus hauts dirigeants s'investiraient-ils eux-mêmes dans un langage fort, dans une lutte véritable contre ce massacre stupide, contre ces 25 « bavures » françaises quotidiennes. Peut-être dégageraient-ils les milliards nécessaires pour que le ministre des transports ait les moyens de réaliser sa courageuse ambition : réduire de moitié nos morts sur la route et se rapprocher ainsi de la norme européenne. Au fil de ces treize années, face à l'absurdité des chiffres abstraits que je vois toujours écrits en lettres de sang, je n'ai jamais souhaité la compassion, je n'ai jamais cherché que l'intelligence, mais j'ai compris aussi que sans réelle volonté, et sans courage au plus haut niveau, il n'y aurait pas de réels progrès en la matière.

Face à une société qui considère la voiture comme un espace d'expression de sa liberté individuelle, où la loi n'a pas à être respectée, face à une société où croissent égoïsme, violence et irrespect, il est urgent que le sens de la responsabilité s'exprime chez chacun, du plus grand au plus humble des Français...

C. CELLIER. Présidente de la Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière  
*Echos du conseil général des Ponts et chaussées - juillet 1999*

## DE « L'HOMO AUTOMOBILUS » AUX TRANSPORTS PLURIELS

*(Extrait des résultats d'une enquête réalisée à l'initiative du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en 1999 auprès d'habitants de 6 villes françaises)*

Il semble qu'on soit allé au bout de la logique de la voiture. Surgit en effet **une prise de conscience de l'inefficacité de l'automobile dans la ville** et, surtout, dans le centre-ville, pour trois raisons essentielles : les difficultés d'accès, les difficultés de stationnement, la mise en place par les municipalités de plans de circulation de plus en plus contraignants.

L'idée semble se développer que si l'automobile reste largement compétitive sur le plan strictement économique - et encore c'est à démontrer -, elle ne l'est plus par rapport aux autres modes de transport, et particulièrement les transports collectifs, dès lors que l'on intègre les autres variables du coût pour l'usager, ce que la micropsychologie appelle le « coût généralisé » coût temporel (l'attente), coût énergétique (la fatigue), coût psychologique (le stress), coût cognitif (l'apprentissage des secrets du labyrinthe que constitue de plus en plus la ville), coût social (les accidents de circulation, les atteintes à l'environnement, etc.).

Simultanément s'opère la prise de conscience de la nécessité de jouer les transports collectifs, au nom de critères fonctionnels certes mais aussi de ce qu'un habitant a appelé une « morale des transports ». S'approcherait-on de la **fin du mythe de l' « homo automobilus »**? En tout cas on se trouve à un moment crucial qui correspond à une maturation des esprits. Tout indique qu'un seuil peut être franchi, une bascule s'amorcer, le moment où les inconvénients connus des transports collectifs (manque de souplesse, coût, sentiment d'insécurité) semblent pouvoir s'incliner devant leurs avantages, en particulier :

- capacité à mettre en relation des sous-ensembles de l'agglomération, accès au centre et désenclavement des banlieues
- avantage écologique
- moins de stress et d'accidents
- lieux de mixité sociale
- mobilité permettant l'accès au travail.

Si peu de voix s'élèvent, dans cette enquête, pour le maintien du privilège automobile et si peu de partisans de l'interdiction totale de l'automobile dans la ville s'expriment, c'est que l'idée d'aller vers un **meilleur équilibre entre la voiture et les autres modes de transports** s'installe peu à peu. Le moment est venu où les pouvoirs publics doivent prendre les décisions de renforcer, d'accélérer et d'accompagner l'effet de bascule : par la mise en place des mécanismes financiers permettant de rendre plus compétitifs les transports en commun ; par le développement de l'intermodalité (de liaisons entre les différents moyens de transports en commun); par l'extension des pistes cyclables et des zones piétonnes ; par la création de navettes entre les parkings de la périphérie et le centre ; par la promotion du covoiturage ; par l'organisation de « journées sans voiture », etc.

Et ceci d'autant plus que, s'agissant des transports en commun, certaines villes de l'enquête montrent que leurs inconvénients traditionnels peuvent être considérablement réduits :

- le manque de souplesse réduit par l'extension des liaisons et des dessertes (Dijon)
- l'insécurité et le sentiment d'insécurité réduits par l'intervention de médiateurs (les « grands frères »), etc.
- l'obstacle du coût réduit par un choix fort consistant à aller vers leur quasi-gratuité.

Débat national « habiter, se déplacer... vivre la ville » - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

**LA ROUTINE DE L'OUTRAGE**

(...) Là où il y a vingt ans un spot télévisé suffisait à sensibiliser les esprits, l'afflux de scènes choc aujourd'hui contraint à la surenchère : il n'est pas d'abjection montrée qui ne survive ou ne résiste à la répétition. L'exhibition de l'effroi, loin d'émouvoir, favorise surtout l'une de nos pulsions : le voyeurisme. La chaîne continue d'images dont nous sommes gavés quotidiennement et qui met en scène la détresse des autres est avant tout pornographique : elle donne à tous le droit de voir tout, rien ne doit échapper à l'indiscrétion de l'objectif. (Et le droit d'ingérence optique, le libre accès des caméras aux carnages a précédé le droit d'ingérence tout court.)

Mais l'on a beau multiplier jusqu'à l'insoutenable les vues de mutilations, de morts, de maladies, forcer sur les effets, inventorier avec une application maniaque toutes les figures de l'atroce, l'apathie renaît au bout de la démesure. L'outrance n'évite pas la saturation, l'enfer à son tour devient monotone. Et puis les médias nous livrent à domicile si on ose dire du malheur en bloc. Tous ces affamés, ces pestiférés qui font irruption chez nous, en général à l'heure où nous nous restaurons, nous submergent sous leur nombre, leur diversité. Chômeurs narrant leur infortune, Noirs des *townships* sud-africains, Kurdes pourchassés, enfants prostitués mêlent leurs voix pour dessiner une configuration improbable. Comment penser ensemble toutes ces tragédies sans rapport les unes avec les autres ?

Ces suppliciés semblent s'adresser à nous dans une seule langue qui est celle de la conscience et nous lancent un terrible ultimatum : occupez-vous de nous ! Mais ce pêle-mêle de douleurs a pour principal effet d'écraser le téléspectateur sous l'ampleur de la tâche. Au-delà de la honte et d'une légère nausée, il ne sait que faire de drames qu'il connaît mal et dont la multitude dépasse ses capacités. La coprésence immédiate de chacun aux malheurs de l'humanité conduit tout droit à l'inertie : dans un univers où tous les peuples semblent saisis de folie meurtrière et rivalisent en haines fratricides, notre sensibilité est un trajet qui va de l'épouvante à l'abattement. Les médias réalisent ce prodige de nous lasser de phénomènes sur lesquels nous n'avons aucun pouvoir (sinon celui insuffisant du carnet de chèques). Loin de nous mobiliser, ils nous installent dans une ambiance de catastrophe permanente. L'angoisse qui en résulte est douce aux deux sens du terme : superficielle et finalement agréable à vivre. Les plus effroyables fléaux, loin d'entamer notre quiétude, la mettent en valeur et en soulignent le prix...

Extrait de « La tentation de l'innocence »  
de **Pascal Bruckner**

## LA MATERNITE, UNE AVENTURE IMPREVISIBLE ET PASSIONNANTE

(Extrait d'une interview de Nancy HUSTON, romancière canadienne vivant en France qui a reçu le prix Concourt des lycées 1996 et le prix du livre-Inter 1997)

**(...) - Vous êtes mère de deux enfants de dix et seize ans. Est-ce que ces maternités vous ont transformée ?**

- J'ai des amis dans la cinquantaine qui n'ont pas voulu d'enfant parce que c'était « *à la portée de tout le monde* ». C'est une phrase absurde. Travailler à l'usine ou dans un bureau : voilà souvent une routine écervelante qui use vos forces sans vous enrichir. Etre mère est une aventure imprévisible et passionnante parce que l'enfant, au point de départ, est en vous, est vous, et ensuite on a une personne en face de soi, qui vous dit des choses insensées, devient différente de vous, vous surprend et peu à peu vous transforme. Elever des enfants, loin de se réduire à un acte matériel et « bas », est une **tâche noble**, intellectuelle, qui peut donner plus de sens à la vie humaine. Il fallait vraiment avoir une vision très extérieure de la maternité pour décrire cela comme une routine !

**Les maternités ont-elles ralenti votre travail de romancière ?**

- Enfanter a fait de moi un meilleur écrivain. Ce n'est pas une aventure étanche. Elle déborde sur tout le reste. Si les hommes du Pentagone allaient travailler avec leur bébé en kangourou, ils ne prendraient pas les mêmes décisions ! **Les enfants ont accru mon désir de comprendre le monde, ma boulimie de savoir, de désir, de rire, d'écriture. Mon goût pour la vie.** Mes enfants me donnent des forces inouïes. Avec eux, je ne perds pas mon temps, j'en gagne ! **Ils m'apprennent l'émerveillement face au réel, à la mortalité, m'inscrivent dans un cycle, dans une relation aux autres, ascendants et descendants.** Ils m'obligent à concevoir que toute dépendance n'est pas déchéance. Vous faites un enfant, vous l'aidez, puis un jour il vous quitte, et vous dépendez de lui plus tard. On a besoin les uns des autres, on ne se suffit pas à soi-même, et ce n'est pas une faute.

- Les enfants m'ont encore appris à savourer l'instant, à ne pas me presser. J'ai été dans l'« activisme » cher à Simone de Beauvoir\*. J'ai voulu tirer de chaque heure un profit visible, être sans cesse plus efficace, plus productive. Je n'admire plus cela. C'est le contraire de l'attitude maternelle, qui a à voir avec la lenteur. Avec l'enfant, il n'y a pas moyen de se presser.

Propos recueillis par Pascale Krémer  
Le Monde - 22.04.99

\* Simone de BEAUVOIR : compagne de SARTRE, militante de la cause féministe (1908 - 1986)

## UNE POLITIQUE COHERENTE EN GRANDE-BRETAGNE

En 1998, 8 437 personnes ont été tuées sur les routes françaises, contre 3 581 en Grande Bretagne. Pourquoi cette différence ? « *Si les Français conduisent mal et dangereusement c'est parce qu'on ne les a pas éduqués à ne pas le faire* », affirme d'emblée Mme Dayre (juge d'instance au tribunal de Châteauroux). Pour la magistrate, la répression en France serait inefficace, car mal adaptée. Les pouvoirs publics français « *punissent des faits, alors que les Britanniques punissent des comportements* ». « *La prise en compte du comportement objectif du conducteur est outre-Manche une préoccupation de toutes les autorités qui ont en charge la sécurité routière*, observe-t-elle. *Il s'agit de poursuivre et punir non pas seulement des infractions à la loi, mais aussi des infractions à l'autre. C'est l'intérêt pour la victime qui fait toute la différence* ».

En quelques exemples, la magistrate appuie sa démonstration. En France, on ne réprime généralement la conduite dangereuse que quand l'automobiliste a causé des dommages. En Grande-Bretagne, **une sanction réprime tout mauvais comportement sans attendre l'accident** : conduire avec un véhicule en mauvais état ou surchargé, accélérer brutalement en ville, dépasser dangereusement, changer de direction sans précaution, conduire en téléphonant ou en embrassant sa passagère, voire rouler dans une flaque d'eau et arroser les piétons. Pour que ces comportements soient effectivement poursuivis, la Grande-Bretagne incite à la dénonciation des automobilistes dont le comportement pourrait être dangereux. Un simple témoignage, étayé par une enquête, peut aboutir à une condamnation sans qu'un policier ait relevé l'infraction. Impensables en France, où elles seraient prises pour de « *la vile délation* », ces dénonciations sont courantes outre-Manche « *où les citoyens sont, depuis trois décennies, sensibilisés à la sécurité routière, se considèrent responsables de la sécurité de chacun et souhaitent la mise à l'écart des chauffards* ».

En matière de prévention, le même souci d'efficacité a été relevé par la juge. Depuis plusieurs années, les campagnes télévisées britanniques montrent du sang, des corps déchiquetés ou démembrés, des carcasses de voiture calcinées. On sait moins que, en Grande-Bretagne, les apprentis conducteurs sont **longuement éduqués à la non-agressivité et au respect des autres usagers, afin de faire des conducteurs responsables**. Dans le même esprit, les autorités britanniques ne construisent plus une route, une cité ou une école sans que le paramètre de la sécurité routière soit pris en compte.

La Grande-Bretagne a également multiplié l'installation de caméras de surveillance dans les zones routières réputées les plus dangereuses. En ciblant ainsi la répression, ils la rendent plus efficace. Les policiers anglais ne pratiquent pas de contrôles routiers au radar, postés à l'entrée des villages, qui sont vite détournés, en France, par le jeu des appels de phares. Mais ils n'hésitent pas à circuler en voitures banalisées équipées de caméras vidéo. Afin de maximiser l'intérêt éducatif de l'opération, l'automobiliste visionne son infraction dès son interpellation. Quant à la sanction pénale, la Grande-Bretagne pratique **une sévère répression, pondérée par des mesures d'éducation...** La pratique française du « *permis blanc* », qui permet à un automobiliste d'être autorisé à utiliser son véhicule pour raisons professionnelles malgré une suspension de permis, est inconnue en Angleterre. Au contraire, les retraits de permis sont plus fréquents et plus longs et s'accompagnent souvent de stages de rééducation à la conduite, permettant de confronter le condamné aux réalités de sa conduite dangereuse,

## LA VITESSE, UNE VALEUR POSITIVE EN FRANCE

*(Entretien de T. Serafini avec Jean-Pascal Assailly, psychologue, spécialiste en sécurité routière)*

**Tous les ans, on dénombre en France plus de 8 000 morts sur les routes. Sommes-nous un cas à part en Europe ?**

Oui. Nous sommes nettement moins vertueux que les Scandinaves et les Anglais. Seuls la Grèce et le Portugal font pire que nous. Les accidents de la route sont la résultante d'une série de comportements individuels : nous avons été pendant longtemps les champions du monde pour la consommation d'alcool, nous sommes aussi plus frondeurs quant au respect de certaines règles, notamment les limitations de vitesse. Enfin, les sociétés méditerranéennes se caractérisent par un comportement plus agressif au volant.

**On respecterait moins les règles routières au sud qu'au nord de l'Europe ?**

Le constat vaut pour toutes les règles. Dans les pays protestants d'Europe du Nord, il y a un rapport à la règle nettement plus rigide. Chez nous par exemple, l'aveu du péché se fait dans le confessionnal : entre Dieu et vous, il n'y a que le prêtre. Chez les protestants, l'aveu de ses fautes se fait au temple devant tout le monde. On a des comptes à rendre à ses semblables et pas seulement à Dieu.

**Pourquoi la sécurité routière a-t-elle tant de mal à faire passer ses messages, notamment sur la vitesse ?**

La vitesse est une valeur positive chez nous. Nous avons fait le Concorde et le TGV, l'avion et le train les plus rapides du monde. La rapidité est aussi une valeur positive dans l'univers professionnel. Dès lors que l'on a fait de la vitesse une valeur sociale, il ne faut pas s'étonner que les gens la reproduisent au volant.

**Les constructeurs automobiles n'ont-ils pas leur part de responsabilité ?**

Les constructeurs automobiles jouent à cache-cache avec les pouvoirs publics. La vitesse, on ne l'évoque plus explicitement mais elle est toujours sous-jacente dans les publicités : on filme une voiture avalant des kilomètres à perte de vue sur une route libre de toute circulation. Mais la diminution du nombre d'accidents passe aussi par une utilisation moindre de l'automobile. Les pays scandinaves se sont par exemple fixé pour objectif zéro mort sur les routes. Pour y parvenir ils encouragent d'autres modes de déplacement. Mais, en France, on entretient la dépendance à la voiture : les publicités mettent en exergue sa souplesse d'utilisation, la liberté, le côté convivial ... On est en famille dans sa bulle. On continue à être chez soi dans sa voiture.

**Pourquoi note-on en France une telle tolérance vis-à-vis des accidents de la route ?**

En France, on est très peu tolérant par rapport aux vols, aux agressions, aux crimes... En revanche on note une tolérance vis-à-vis de la violence routière. Pour preuve : les sanctions encourues par les chauffards - y compris lorsqu'ils sont ivres - sont très légères. C'est comme si le corps social avait trouvé dans la route une échappatoire pour évacuer sa dose de violence.

**Est-ce que l'on note des progrès, malgré tout ?**

Oui. Sur le port de la ceinture de sécurité. Là, nous atteignons des taux équivalents à ceux des pays vertueux. Plus généralement, il n'est pas sûr que la société française soit prête à progresser. Le contexte de reprise économique n'est pas très favorable. Quand ça va mieux, on achète plus de voitures. Souvent de gamme supérieure. On roule donc plus et plus vite. Il y a aussi une dimension psychologique : lorsque le moral des ménages s'améliore, les gens ont moins peur de la mort. Ils sont désinhibés par rapport au danger.

## LE MARTELAGE DES CERVEAUX

A chaque instant de notre vie nous sommes maintenant d'éternels sollicités. La radio, la télévision, la presse ne nous laissent aucun répit et nous harcèlent de questions auxquelles il est difficile d'échapper.

On découvre là un aspect fondamental de notre époque. Dans nos pays, on produit de plus en plus et la difficulté croissante est alors l'écoulement du produit. D'où cet assaut de publicité, cette vague continuelle d'incitations qui essaie d'orienter votre intérêt, votre désir vers tel produit et non tel autre. Ceci est tellement généralisé que l'arrêt de ces publicités ruinerait toute une organisation complexe.

Notre époque est bien marquée par **le problème du choix** : nous passerons dans l'avenir moins de notre temps à travailler et davantage à essayer de choisir. Autant il est facile de choisir un tissu dans une bourgade où un seul commerçant ne présente que peu de modèles, autant, pour une Parisienne par exemple, le choix du moindre morceau d'étoffe exige une activité considérable.

Si je veux acheter une voiture, je déploierai un long effort pour recueillir des informations, essayer d'en vérifier plus ou moins le bien-fondé, me faire une opinion sur l'avantage de quatre ou cinq vitesses, de deux ou quatre portes, d'un coupé ou cabriolet, d'une traction avant ou arrière, de telle transmission, de telle carrosserie, de tel moteur. On assure que certaines voitures comportent plus de cent cinquante options, sans compter l'éventail des couleurs et des garnitures.

D'ailleurs, à tous les moments de notre existence nous aurons à choisir. Même les jeunes élèves se voient proposer un nombre considérable d'orientations (il y a près de cent cinquante CAP) et ni eux ni les parents ne peuvent avoir en général une idée claire des avantages et inconvénients de chacune d'elles.

L'accélération des connaissances, le caractère moins stable, plus évolutif des métiers obligera aussi, professionnellement, à changer l'orientation première de plus en plus fréquemment. Les éléments de culture enfin sont si variés et abondants qu'un simple transistor permet à chaque instant du jour ou de la nuit d'écouter ce qu'on veut dans un registre comportant toutes les variétés littéraires et musicales possibles ; Ainsi, à peu d'exceptions près, la forme actuelle de notre civilisation nous incite à choisir entre une **abondance de produits** : deux cents détergents ou savons, cent cinquante marques de chocolat. Des vagues d'information déferlent dans notre pauvre cerveau qui devient submergé ; notre système nerveux est martelé sans arrêt et résiste difficilement à ces épreuves de tension au rythme accéléré.

Alors, que faire si l'on veut garder son équilibre mental ? Je ne sais comment tout cela évoluera d'ici vingt ans, mais actuellement il est bien évident qu'il faut s'habituer à atténuer les vagues, c'est-à-dire entendre sans écouter, voir sans regarder, faire au hasard la plupart des choix. Simplifier ainsi l'existence calme les nerfs, donne une sagesse et une liberté d'esprit précieuse, évite cet affreux encombrement de notre cerveau qui est une plaie de la vie moderne ; après tout, le résultat sera en général aussi bon que si l'on a effectué un choix long et fatigant. **Restons toujours disponibles, accueillants à la vie, aux êtres, évitant toutes les formes de saturation.** C'est fondamental dans l'enseignement, ça l'est aussi dans le reste de l'existence ; c'est une des conditions de la vie heureuse.

Louis Leprince-Rinquet

**AVOIR UN TRAVAIL QUI A DU SENS**

(Interview de Laurence Roulleau-Berger, chargée de recherche au C.N.R.S., auteur de « le Travail en friche - Les mondes de la petite production urbaine »)

**Comment s'explique la désaffection envers les métiers manuels en usine, particulièrement chez les plus faiblement qualifiés ?**

Les jeunes d'origine ouvrière n'ont pas forcément envie de revivre ce que leur père et leur mère ont vécu. Ils les ont vus s'épuiser dans le travail, ils refusent de se retrouver dans la même situation. Ce sentiment est encore plus fort chez les jeunes d'origine algérienne ou maghrébine car s'ajoutent l'humiliation et le racisme. Il y a aussi chez les jeunes une volonté très forte d'avoir **un travail qui a du sens, qui répond à une quête de soi**. Cela n'est pas forcément compatible avec un travail manuel et répétitif. Parfois, les jeunes peuvent trouver un équilibre s'ils ont autre chose à côté : un groupe de rap, une association où s'investir. Ce sont des espaces où leur identité « blessée » peut se restaurer. Enfin, tous les jeunes baignent dans le multimédia, les jeux vidéo, l'Internet... Or, cette cyberculture joue un rôle très important dans la mise à distance avec le travail manuel.

**Cette désaffection est-elle liée à une nouvelle conception du travail ?**

Le rapport au travail salarié et à certaines formes de travail précaire est fondé sur un principe d'hésitation et d'ambivalence. Comme certains jeunes peuvent connaître des situations de déqualification très forte ou de précarité, il y a une oscillation permanente entre « je m'engage, je me désengage ». Cela peut se traduire par leur démission d'un poste d'ouvrier en usine. Mais six mois après, ils peuvent très bien y retourner. D'autre part, le rapport au travail **est basé sur le sens et l'estime de soi**. Par rapport aux années 1960-1970, **l'épanouissement** personnel l'emporte sur le sens du devoir. L'idée d'être reconnu, d'avoir sa place, d'être estimé, d'être qualifié socialement revient sans arrêt. Si on leur propose des postes qui ne correspondent pas à leur expérience et à leurs compétences, ils ne peuvent pas s'y investir. Ils ont besoin d'être appréciés, d'être reconnus comme compétents.

**Recueilli par C.D.**  
Libération – 7 juin 1999

## LE PIQUE-NIQUE EST UN RAPPEL DE L'ENFANCE DE L'HUMANITE

(Interview de **Michel Maffesoli**, sociologue, au sujet du pique-nique du 14 juillet)

### **Pourquoi l'an 2000 a été l'occasion de tant de manifestations ?**

C'est un moment symbolique qui travaille l'esprit et le corps collectif. Les « passages » sont marqués par l'inquiétude. Durkheim\* a expliqué qu'il y a une nécessité pour la communauté, à certains moments, de se mettre en état d'effervescence, de partager, afin de **conforter le corps social**. Désormais, tout est bon pour faire la fête. Le sport et la musique servent de prétexte à ce débridement collectif, qui s'est exprimé lors de la Coupe du monde de football, les love ou techno parades, jusque et y compris dans les grands rassemblements religieux.

### **La date choisie, le 14 juillet, fera-t-elle de ce pique-nique un moment d'exaltation des valeurs républicaines ?**

Certains insisteront sur cet aspect. Moi non. Le peuple ne pense plus vraiment aux valeurs républicaines. Mais il a besoin de prétextes pour se rassembler... Dans le triptyque républicain, une valeur me semble importante, celle de **fraternité**. Avec les repas pris en commun, une tendance à l'horizontalité s'ébauche, par opposition à la verticalité, qui est celle de la hiérarchie dans le travail, du patriarcat. Cette idée fraternelle se retrouve dans les tables d'hôtes, de plus en plus nombreuses.

### **Que pensez-vous de la forme donnée à cette manifestation : un repas en plein air ?**

Ce qui est intéressant, c'est **l'importance de la nourriture**. Elle a une fonction eucharistique, dans le sens simple du terme : on mange pour communier avec l'autre. Il faut rapprocher cela des repas de quartier, qui ont pris un certain essor, où là aussi on partage le pain.

### **L'incroyable pique-nique entend donner la par belle aux producteurs régionaux. L'interprétez-vous comme une réponse à l'uniformisation des habitudes alimentaires ?**

On constate une « macdonaldisation » du monde, mais le cassoulet demeure. Il y a même réaffirmation et enracinement des plats locaux. Les études montrent que les gens distinguent la fonctionnalité du fast-food, à midi, de la convivialité des repas du soir. Les produits issus de l'agriculture biologique connaissent un grand succès. Les produits du terroir, qui sont l'expression d'un savoir-faire ancestral, permettent la double communion, avec les autres d'une part, avec la nature d'autre part.

### **L'écologie est-elle en cause ?**

La sensibilité écologique s'est largement développée ces vingt dernières années. A l'heure actuelle, l'accent est mis sur l'aspect qualitatif de l'existence et non plus seulement la performance, le quantitatif : faire attention à la terre, **privilégier la qualité de vie**. Le pique-nique, c'est un **rappel de l'enfance** de chacun et plus encore de **l'enfance de l'humanité**. J'y vois une mémoire inconsciente des origines, de l'éden, ce moment où l'humanité s'est pacifiée en partageant les fruits de la terre.

\* Durkheim : sociologue (1858-1917)

Claire Ané  
Le Monde - 13 juillet 2000

## MODES DE VIE: « LE PHENOMENE PORTABLE »

**Du luxe à l'indispensable.** Alors que le téléphone à fil a mis cent ans à se démocratiser, il n'aura fallu que dix ans au téléphone portable pour devenir un objet de consommation courante. En 1998, le cap des 9 millions d'abonnés est franchi, et le téléphone portable n'est même plus un instrument de distinction sociale... « *Nous n'avons aucun autre exemple de diffusion aussi rapide d'un bien d'équipement* », remarque tout simplement le sociologue Gérard Mermet. **Prothèse, seconde peau, prolongement de soi**, « *comme les lunettes, la montre, le sac à main, qu'on oublie* », le téléphone portable « *s'est intégré avec une étonnante rapidité dans le petit cercle des objets élus de l'extension du corps* », renchérit le sociologue Jean-Claude Kaufmann. (...)

**Urgence.** Jamais les Français n'ont disposé d'autant de temps libre. Jamais, pourtant, ils n'ont eu autant le sentiment de manquer de temps. « *Le portable est un outil inventé pour résoudre cette difficulté, pour faire face aux sollicitations de plus en plus nombreuses. Il s'agit de gagner du temps pour en perdre*, analyse Gérard Mermet. *La vie est un moteur à trois temps, personnel, professionnel et social. Le téléphone portable permet de les mélanger.* » **Outil de rentabilisation, de densification du temps**, il permet, selon le sociologue Francis Jauréguiberry, de « *s'extraire des temps contraints : non seulement il accélère la succession des activités, mais il permet de les superposer. On continue, par exemple, à son volant, de participer à la circulation automobile tout en échangeant des informations avec son secrétariat.* Tout cela s'inscrit dans un mouvement de « *montée de l'urgence* » dans nos sociétés « *pressées, où un nombre croissant d'individus doivent répondre sans délai* », note-t-il...

**Nomadisme.** La mobilité géographique des personnes va croissant, pour des motifs tant professionnels que personnels. Or, souligne Dominique Desjeux, professeur d'anthropologie sociale et culturelle, le téléphone mobile résout les problèmes concrets liés à la mobilité : « *Le mobile, dit-il, s'intègre dans la tension perpétuelle, depuis Abel et Caïn, entre l'esprit nomade et la culture des sédentaires. Dans toutes les entreprises, il existe une tension entre ces deux univers qui, souvent, se méprisent. La force du portable est d'établir un lien entre eux.* » Le mobile donne un « **don d'ubiquité**, dont on rêvait depuis longtemps, constate Gérard Mermet. *Il permet d'être ici et ailleurs en même temps, un ailleurs d'autant plus intéressant qu'il n'est pas toujours défini* ».

**Sécurité.** Etre « en dehors » tout en étant rassuré : le portable est un « **outil de sécurité** » affirme Gérard Mermet. C'est d'ailleurs d'abord un instrument de communication intrafamilial. Près de la moitié des communications des téléphones fixes vers les mobiles sont internes au foyer, (...) « *Le mobile, pour certains, est une façon de tromper l'angoisse* », note Dominique Desjeux. « *Certains en rajoutent dans la nécessité d'être joignables toujours et partout, s'amuse M. Kaufmann. La multiplication des activités et l'accélération du rythme de vie comblent les vides de l'existence...* », Et Francis Jaureguiberry d'acquiescer : « *En ramassant le temps dans un présent immédiat, le portable distrait l'individu du temps qui passe, des questions existentielles potentiellement inquiétantes. C'est une échappatoire à l'angoisse.* » Il n'est qu'à voir l'usage très infantile qu'en ont certains, les conversations de type « *je suis bien monté dans le train* » qui se tiennent dans le TGV notamment. Le portable tient du **jouet régressif, donc sécurisant**. Dans ce nouveau tissu social, les propos frivoles, qui ne servent à rien sinon à consolider les liens, se voient donc réhabilités,

Pascale Krémer - Le Monde – 25/26 octobre 1998

## C'EST L'AFFAIRE DE TOUTE LA SOCIÉTÉ

(Interview de Jean-Pascal Assailly, psychologue, auteur de « Les jeunes et le risque routier »)

### **Avant 18 ans,... le « risque voiture » n'existe pas encore...**

Si, il existe... pour les passagers ! A partir de 14 ans, il devient même important : la courbe des passagers tués en voiture augmente alors de façon vertigineuse. Avant cela, on est plutôt victime de ses parents. Je sais, le sujet est tabou. Mais les faits sont têtus : la moitié des enfants tués dans la circulation le sont dans la voiture de leurs parents ! Comme c'est insupportable à la conscience, on préfère ne pas y songer. Le risque « passager », à cet âge-là, c'est aussi un risque potentiel : l'adolescent est un redoutable « magnétoscope ». Il enregistre tout. L'attitude de son père ou de sa mère par rapport à l'alcool et à la vitesse, les comportements vis-à-vis des règles et des autres usagers. Ces modèles d'influence seront, sinon répétés tels quels, du moins réintégrés ou reconfigurés.

### **Quatre ans avant la conduite active, les ados se trouveraient donc déjà pris dans l'accidentologie « voiture » des jeunes ?**

Entre 14 et 18 ans, on meurt sur la route parce que, à l'instar d'une certaine princesse, on accepte de monter dans une voiture alors qu'on aurait dû, de toute évidence, refuser ! Attitude légale, mais dangereuse. Le scénario est classique : nuit du samedi au dimanche, entre deux heures et six heures du matin, retour de discothèque, bar, restaurant ou feria. C'est l'accident à un seul véhicule, avec perte de contrôle en courbe et voiture qui finit dans un arbre, un mur, un fossé... Les facteurs de risque sont bien identifiés. Alcoolisation du conducteur et des passagers (il est vrai, en diminution, mais souvent compensée par l'apparition des drogues illicites qui potentialisent les effets de l'alcool). Fatigue, qui entraîne une perte de vigilance, et suroccupation des véhicules avec effets à la fois qualitatifs et quantitatifs...

### **Quel type de prévention appliquer aux ados ?**

Dans le cas « passager », il s'agit d'abord d'apprendre à reconnaître le danger. Apprendre à dire non au moment de monter dans une voiture conduite par un aîné qui a trop bu ou qui semble épuisé, ou encore parce que le véhicule est surchargé et l'ambiance quelque peu surchauffée. Ce n'est pas spécifique à cette tranche d'âge. On pourrait le dire pour tous les âges de la vie. N'oublions pas que les passagers représentent 40 % des tués de la route ! Plus généralement, et même s'il est vrai qu'ils sont confrontés à des dangers spécifiques, je ne suis pas certain qu'il faille à tout prix isoler les adolescents en matière de prévention. Le rapport au danger se construit petit à petit, depuis la naissance. Chaque étape influence ce que l'on sera plus tard. Dès lors, la prévention est un tout. S'il y a une action bénéfique de sécurité routière, elle le sera pour tous, y compris pour les 11-18 ans...

### **Que faire, concrètement ?**

D'abord sortir de l'idée que la lutte contre les accidents de la route concerne la sécurité routière, et elle seule ! Ce n'est pas l'affaire de quelques-uns, c'est l'affaire de nous tous... Tous les acteurs de la société doivent comprendre qu'ils peuvent intervenir, à un moment ou à un autre, sur la prévention des accidents. Prenons l'exemple de l'alcool au volant. Avec des mesures de lutte contre la consommation d'alcool en général, on aurait automatiquement des effets bénéfiques sur la sécurité routière. Il faudrait également s'intéresser à une autre forme de contrôle social, moins institutionnelle, plus informelle, mais parfois très efficace parce que proche des adolescents : c'est celle que peuvent jouer les copains, les barmen, les disc-jockeys, etc. Les récentes initiatives autour du « conducteur désigné » font partie de ce type d'action. Ce sont là aussi des pistes à explorer...

## LE SENS DE LA PEINE

(Entretien avec Robert Badinter, avocat, ancien garde des Sceaux et président du Conseil constitutionnel)

Chacun va répétant que la prison est faite pour punir, mais aussi pour amender. Dans la réalité, depuis deux siècles, on sait que **la prison** est le « séminaire du crime », **l'école de la récidive**, et que trop communément ceux qui ont été en prison en sortent plus dangereux pour la société que lors de leur incarcération. Il y a donc une contradiction extraordinaire entre la finalité proclamée et l'effectivité de l'institution... Il faut bien constater qu'il y a dans la pénalité telle qu'elle existe, de la part de toute société, une **demande d'expiation**, c'est-à-dire de souffrance. A mesure que les sociétés évoluent ce besoin se transforme, s'atténue, on ne conçoit plus aujourd'hui les supplices que le public trouvait jadis naturels, légitimes en tout cas...

Pour comprendre ce qui fait la condition pénitentiaire à un moment donné, il faut tenir compte de ce que j'appelle **la loi d'airain des prisons\***. Quelle est cette loi ? Dans une société déterminée (je ne parle que des sociétés démocratiques), il est impossible que les conditions de vie carcérale soient meilleures que les conditions de vie des travailleurs les plus défavorisés. L'idée que quelqu'un travaille et vive moins bien que celui qui est en prison est insupportable à la conscience collective. Là est la limite du progrès carcéral. Par conséquent, celui-ci dépend du progrès, non seulement de la société dans son ensemble, mais surtout des couches sociales les plus défavorisées. La comparaison internationale est révélatrice. Les pays dans lesquels les conditions carcérales sont les plus favorables sont aussi ceux où les couches sociales les moins favorisées sont le mieux traitées, par exemple les pays nordiques, la Hollande. Mais dans des pays riches et inégalitaires, où la condition des plus défavorisés est très dure, on a des prisons qui sont terribles. C'est notamment le cas dans les Etats du sud des Etats-Unis.

(...) La deuxième loi implicite est qu'aucun progrès en matière carcérale n'est possible si l'on ne prend pas en compte à la fois la condition des détenus et celle des gardiens. Les personnels pénitentiaires sont partie intégrante de l'institution et vous ne pouvez pas faire progresser l'institution sans faire progresser le personnel en lui assurant de meilleures conditions de travail et une plus grande dignité, une plus grande considération sociale. La troisième loi implicite, c'est que le monde clos que représente la prison doit s'ouvrir pour progresser. Plus ce lieu d'enfermement s'ouvre au regard extérieur, plus vous avez de chances qu'il s'améliore. Il faut absolument qu'on puisse pénétrer dans cet univers refermé sur lui-même, car la clôture absolue est criminogène, elle est source de violence, de tensions extrêmes.

(...) Les tribunaux infligent de plus en plus de peines lourdes, de longues détention, et les juges accordent de moins en moins de libérations conditionnelles. Depuis vingt ans, c'est l'inflation : des peines de 10-15 ans sont devenues des peines de 20-30 ans. Le cas le plus frappant est celui du viol. Jadis, le viol simple était puni le plus souvent de quelques années de prison. Aujourd'hui, on condamne les violeurs à de longues peines de réclusion criminelle. Or le nombre de viols ne cesse de croître, notamment en groupe, les « viols du samedi soir ». La stigmatisation sociale du viol est très forte, les peines sont lourdes, le coupable a la quasi certitude d'être pris. Et pourtant la dissuasion ne joue pas. Comment ne pas s'interroger sur une telle situation, où le renforcement des peines ne réduit pas le nombre des crimes ? Et sur la fonction de la peine dans pareil cas ? La vérité est que **la pénalité moderne est à inventer**. Mais nous manquons d'audace, de volonté et de moyens.

S. GHERADI et G. HERZLICH Le Monde des débats – juin 2000

\* loi d'airain: loi dure, implacable.

## VIVE LA DEFAITE !

(L'auteur ne partage pas l'idéal du jour : l'amour du ballon rond. En posant quelques questions, il explique pourquoi il fait partie de ces « grincheux », de ces « rabat-joie » qui osent clamer : « Vive la défaite ! »)

1. **Le sport est-il un simple jeu, un divertissement ou une vision du monde ?** Pourquoi a-t-il toujours été le complice des Etats les plus totalitaires ? Qu'en disent tous les intellectuels-donneurs de leçons, fraîchement convertis aux menus plaisirs du peuple ?
2. **Qui peut sérieusement affirmer que la pratique sportive est un facteur d'intégration** ou que l'équipe de France est une arme anti-extrême droite, sans s'interroger sur les valeurs mêmes du sport et sur son histoire ? Voir dans le Onze de France et ses supporters un symbole de l'amour de l'autre, n'est-ce pas succomber au pire des aveuglements : l'aveuglement à l'aveuglement sportif ?
3. **La jouissance des fanatiques du sport** (pas simplement du football) **exclut-elle leur aliénation** ? Avoir la mainmise sur le plaisir des gens, n'est-ce pas avoir la mainmise sur les gens ? Est-il possible de s'interroger, sans être traîné dans la boue, sur l'hystérie de ces « machines hurlantes à sens unique » (Henri Lefebvre) entassées dans les stades ?
4. **Les rassemblements sportifs ne sont-ils pas des « fêtes dégradées »?** Si l'on considère que le sport crée un état de dépendance, qu'il est plus inhibiteur d'action que moteur d'action, qu'il se nourrit d'irrationalité et de passion, que la grégarité \* conduit davantage à la spontanéité animale et à la dissolution des liens sociaux qu'à la convivialité, est-il absurde d'utiliser le terme adéquat « **d'opium du peuple** » \* ?

Le sport sature notre espace et rythme notre temps. Beaucoup d'événements d'importance (la marche internationale des femmes, le dangereux accord sur l'assurance-chômage, le dernier rapport sur la pauvreté dans le monde, etc...), jugés moins vendeurs, ont eu finalement peu de place dans les médias. En tout cas, beaucoup moins que Roland-Garros, l'Euro de football et, demain, le Tour de France et les Jeux olympiques.

Est-ce élitiste de dire au peuple que le sport n'est qu'une fiction maîtresse, le **royaume du faire-semblant** ? Et est-ce populaire d'encourager, par démagogie ou ignorance, les illusions brillantes de nos richissimes footballeurs qui nous masquent le tragique de la vie ? Comme l'écrivait le poète Eugène Guillevic : « Ils ont besoin de sentir ce plein, tellement il y a de vide »..

**Michel CAILLAT**

Professeur d'économie et de droit au lycée Jean-Zay  
d'Orléans, membre du mouvement Critique du sport.  
Le Monde -29 juin 2000

\* grégarité : instinct moutonnier qui pousse les individus à suivre docilement les impulsions du groupe où ils se trouvent.

\* opium du peuple : le sport est ici considéré comme un moyen d'assoupissement moral et intellectuel du peuple.

