

# **Rapport final**

Août 2005

## **Ethnographie des manières de conduire et des incidents routiers à la Guadeloupe.**

Christiane Bougerol

CERMES.

Site CNRS.

7 rue Guy Môquet.

94801. Villejuif-Cedex.

e-mail : [cbouger@vjf.cnrs.fr](mailto:cbouger@vjf.cnrs.fr)

Lettre de commande n° 04 MT 5008

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques.

## **Table des matières.**

<b>1. INTRODUCTION.</b>	<b>4</b>
<b>2. METHODOLOGIE.</b>	<b>5</b>
<b>3. LES COURSES (OU <i>RIPAGES</i> EN CREOLE).</b>	<b>6</b>
3 a. Les courses entre personnes de connaissance.	8
3 b. Les <i>ripages</i> techniques.	13
3 c. Les courses spontanées sur la route.	16
<b>4. LA <i>RAOD RAGE</i>, RAGE ROUTIERE, RAGE AU VOLANT.</b>	<b>20</b>
4 a. Les automobilistes entre eux.	20
4 b. Les interactions scooters/voitures.	23
<b>5. LES CONDUCTEURS ARMES, REALITE OU FANTASMES ?</b>	<b>24</b>
5 a. Les faits.	24
5 b. La peur : entre réalité et fantasmes.	26
<b>6. L'ALCOOL AU VOLANT.</b>	<b>27</b>
<b>7. ENSORCELLEMENT, DISCULPATION, RESPONSABILITE, DANS L'INTERPRETATION DES INCIDENTS ROUTIERS.</b>	<b>34</b>
7 a. Quand la sorcellerie est évoquée.	35
7 b. Entre responsabilité et disculpation.	42
7 c. Assumer sa responsabilité.	46
<b>8. LA VOITURE DANS LE TEXTE DES MENACES.</b>	<b>53</b>
<b>9. CHOIX ET ENTRETIEN D'UN VEHICULE.</b>	<b>56</b>
<b>10. LE PERMIS DE CONDUIRE, L'ASSURANCE. LE CODE DE LA ROUTE.</b>	<b>59</b>
10 a. Le permis de conduire et l'assurance.	59
10 b. Le code de la route.	61

<b>11. PERCEPTION DU TRAVAIL DE LA POLICE. LES SANCTIONS.</b>	<b>62</b>
<b>11 a. Perception du travail de la police.</b>	<b>62</b>
<b>11 b. Les sanctions.</b>	<b>64</b>
<b>12. CONCLUSION.</b>	<b>65</b>
<b>REFERENCES CITEES.</b>	<b>67</b>
<b>NOTES</b>	<b>69</b>
<b>ANNEXES.</b>	<b>70</b>

## 1. Introduction.

C'est une longue pratique de l'ethnologie à la Guadeloupe qui m'a incitée à répondre à l'appel d'offres du PRÉDIT en proposant une étude ethnographique des manières de conduire et des incidents routiers à la Guadeloupe. En grande partie, ce thème de recherche s'inscrit dans le prolongement de mes travaux précédents qui ont porté sur les rivalités et les conflits entre gens de connaissance, le maniement de la parole hostile (insultes, menaces, commérages). Lors de mon étude sur la sorcellerie, j'ai relevé que souvent des accidents de la route ou des incidents survenus sur la chaussée étaient attribués à la persécution magique d'un tiers. En dépouillant les lettres de plainte envoyées au procureur de la République à la Guadeloupe, j'ai constaté que beaucoup d'entre-elles faisaient état de menaces de « coups de voiture », de « coups de pare-chocs ». Mes expériences de conductrice et de passagère, d'observatrice de ce qui se déroule sur la chaussée, et celles d'auditrice des récits qu'à l'occasion, l'un ou l'autre, fait de ses péripéties routières, m'ont également incitée à proposer ce travail : le matériel à récolter et analyser ne devait pas manquer. Les comportements récurrents des conducteurs seront comparés avec des manières d'agir proches que l'on retrouve à d'autres moments de la vie sociale antillaise.

Cette recherche m'a conduite à me familiariser avec des objets d'étude qui m'étaient étrangers. Les travaux des sociologues sur les objets techniques, la voiture souvent (Bruno Latour, Mike Michael, Deborah Lupton) et ceux qui visent à la compréhension des émotions, notamment la *road rage* (Jack Katz), m'ont aidée à mieux comprendre des thèmes propres à cette étude. Les travaux sur l'acceptation ou la réfutation de la responsabilité lors d'incidents routiers en métropole (François Ewald, Jean-Marie Renouard) m'ont guidée dans la comparaison avec la rhétorique complexe des conducteurs antillais qui, pris en faute, jonglent entre une position de responsabilité virile et une autre de disculpation.

Par certains aspects, le matériel guadeloupéen que je présente peut paraître n'être qu'une forme exacerbée de ce qui est observable en métropole, je pense particulièrement aux courses. Peut-être. Mais à ma connaissance il n'y a pas d'étude précise disponible sur le sujet, en ce qui concerne la métropole, pour permettre une

comparaison rigoureuse. En outre, mon souci n'est pas de relever à tout prix des dissemblances, mais plus précisément de comprendre des actions, de les décrire « ...comme l'une des manières possibles de faire selon d'autres règles ou dans d'autres conditions ce que nous-mêmes nous faisons. » (Bazin, p. 88). Ma démarche vise à restituer, expliquer et non interpréter, comment les gens ont agi, comment ils parlent de l'incident, ce qu'ils pensent des personnes impliquées en même temps qu'eux dans l'événement, ce qu'ils appréhendent de la signification de l'incident pour eux et pour leurs proches.

Je nomme incidents routiers, non seulement les accidents, les infractions, mais tous les événements qui perturbent une façon « normale », sans histoire, de circuler.

Ma première mission, durant le quatrième trimestre de 2003, se déroulait au moment où les lois Sarkozy sur la circulation routière commençaient à être appliquées rigoureusement à la Guadeloupe. Lors de ma seconde mission, fin 2004, j'ai pu constater la façon dont les changements étaient appréhendés.

## **2. Méthodologie.**

La thématique du projet me demandait de rencontrer des personnes qui avaient au moins une « histoire routière » à raconter. Le récit pouvait porter sur les compétitions, les rivalités sur la route, et les prises de risques qui y sont inhérents, la conduite en état alcoolique (écrite dorénavant CEA), les accidents et leurs interprétations, les interpellations par les forces de l'ordre, les interactions entre automobilistes et conducteurs de deux roues, etc.

Le but de ce travail n'était pas de faire une étude basée sur un échantillon représentatif de la population guadeloupéenne pour voir comment cette population conduit. On n'entend pas ici des personnes (que j'ai rencontrées) qui n'ont jamais eu un problème sur la route ou dont le récit est de quelques actes banals (les conséquences de leur énervement par exemple, quelques courses avec des copains) ou au contraire exceptionnels. Rien, ici, sur cette femme de 55 ans qui a eu une seule amende pour avoir roulé sur une ligne continue et qui respecte le code de la route. Pourtant, quand la circulation le lui permet, cette conductrice prudente n'hésite pas à prendre un rond-point à contresens pour s'engager sur la première route à gauche

qui mène chez elle. Motif de ce comportement : « Avant il n’y avait pas de rond-point ici ».

Je me suis entretenue avec des détenus incarcérés pour des problèmes qu’ils ont eu comme conducteur : récidives de C.E.A., récidives de conduite sans permis, sans assurance, homicide involontaire sur la chaussée aggravé par un état alcoolique, un délit de fuite, etc.

J’ai eu des entretiens avec de jeunes délinquants incarcérés pour des histoires de stupéfiants, de vols, braquages, violences envers autrui. (Précédemment j’avais fait une recherche sur la réputation et la rivalité chez cette catégorie de personnes en détention). Je les ai interrogés sur leurs manières de conduire, sur les divers incidents (dont des accidents) qui ont émaillé leur vie de conducteur. On pourrait penser que ces jeunes ne sont pas représentatifs de leur classe d’âge, ce n’est pas tout à fait juste. Les comportements à risque qu’ils valorisent sont propres aux hommes dans leur jeunesse, notamment quand ils conduisent un véhicule. En outre, ces jeunes délinquants ne vivent pas dans un milieu composé exclusivement de leurs semblables. Un de ces détenus m’a dit en parlant des copains avec qui il faisait des courses : « Ils vont pas tous en prison, ils dealent pas tous, y en a qui travaillent, qui vont à l’école ! ». Il était mécontent, il avait compris que je suggérais que ses amis venaient du seul milieu de la délinquance.

J’ai eu des entretiens ciblés sur mon objet d’étude avec 34 hommes et 8 femmes, seul un de ces hommes n’a pas été enregistré. J’ai eu des discussions plus larges sur la conduite automobile avec une dizaine de personnes de mon réseau d’informateurs. J’ai rencontré des gendarmes de la brigade motorisée.

J’ai assisté à des procès pour des affaires liées à la circulation routière et à de nombreux entretiens d’alternative pénale et de composition pénale sur ce même sujet.

### **3. Les courses (ou *ripages* en créole).**

Les véhicules servent à se déplacer certes, mais ils sont dotés d’un autre sens pratique quand les gens les utilisent pour se jauger. Ce n’est pas tant la puissance de l’engin qui importe que ce que l’homme fait avec son véhicule. Les comportements

des conducteurs et la rhétorique qu'ils développent, pour expliquer ce qui se déroule sur la route quand ils se mesurent, peuvent s'appréhender grâce à la notion d'hybride que Bruno Latour a développée. En outre, l'interrogation de ce sociologue sur « ...ce que les choses nous *font faire* » (p. 187, italiques de l'auteur) enrichit le panel de la recherche. Le sociologue illustre sa conception de l'acteur hybride par l'exemple de l'arme à feu et du tireur (p. 188). Ces deux agents, une fois rassemblés, s'enrichissent de leurs propriétés mutuelles pour créer un nouvel acteur (le tireur armé) que Latour préfère nommer un « actant ». Le terme d'acteur est trop connoté humain au détriment du non-humain inclu au même titre dans le nouvel agent : l'actant. Ce déplacement de l'attention sur un hybride nous apprend à « attribuer – redistribuer – les actions à beaucoup plus d'agents que ne le prévoient les scénarios matérialistes ou sociologiques. Les agents peuvent être humains ou (comme l'arme à feu) non-humains et chacun d'entre eux peut avoir des objectifs (ou des fonctions, terme que préfèrent les ingénieurs) » (p.189).

Mike Michael a montré qu'il est illusoire d'appréhender la *road rage* par le seul biais de l'acteur humain. Celui qui agit est l'hybride, l'homme et la machine ont échangé leurs propriétés. La *road rage* découle de ce que la voiture nous fait faire, nous verrons qu'il en est de même des courses présentées dans ces pages. Dès à présent je dois préciser que les courses, nommées *ripages* en créole, peuvent laisser penser à un spectateur non averti qu'elles se déroulent sur le registre de l'agression et de ses conséquences. Il n'en est rien. Les *ripages* se différencient de la *road rage* pour la raison essentielle qu'ils ne sont pas une réponse de colère à une agression. Ils se déroulent entre personnes de connaissance, le plus souvent, toujours entre complices. Si un tiers à l'histoire peut confondre les deux manières de conduire, les acteurs ne le font pas.

Deborah Lupton dans un article au titre éloquent « *Monsters in metal cocoons* » montre comment, souvent, le conducteur devient un cyborg, soit un assemblage d'humain et de machine (p.159), qui considère ceux qu'il rencontre sur la route comme d'autres cyborgs ce qui déshumanise leurs relations. Le flou de la frontière et souvent même l'absence de séparation entre l'homme et sa machine est au cœur de

l'action de conducteurs qui se livrent à une certaine forme de course ; elle se découvre aussi dans leur rhétorique.

### **3 a. Les courses entre personnes de connaissance.**

Les courses entre conducteurs de scooter ou de voiture sont, aux Antilles, de l'ordre d'une habitude bien ancrée. « Tout le monde fait des *ripages* » disent mes interlocuteurs. La généralisation vise à faire entendre que tout un chacun, indépendamment de son sexe et de son âge, peut trouver du plaisir dans ces compétitions. Certes, tous les Guadeloupéens ne s'adonnent pas à ce type de rivalités. J'ai eu pour interlocuteurs des hommes jeunes, tout désignés *a priori* pour être férus de *ripages*, qui disent leur manque d'intérêt pour cette activité. Cette réserve ne les diminue pas aux yeux de leurs pairs, j'en expliquerai les raisons. Toutefois, la plupart des hommes, dès leur 13 ou 14 ans, aimant à se mesurer par le biais des courses, il m'a semblé opportun de commencer par décrire les pratiques dans ce domaine, le contexte et l'enjeu de ces *ripages*.

Les jeunes hommes qui se rendent (ou reviennent) en groupe d'une manifestation sportive, d'un spectacle, d'une fête, d'un défilé de carnaval, etc, se livrent très naturellement à une compétition pendant le trajet, qu'ils roulent à scooter, ce qui est le plus fréquent, ou en voiture. Arriver le premier est important, mais les suivants s'ils réalisent quelques prouesses sous les yeux de leurs compagnons compenseront leur désavantage. La manifestation attirant beaucoup de gens, le réseau routier encombré permet aux conducteurs de scooter de montrer leur hardiesse, leur habileté pour zigzaguer entre les voitures, la vitesse est alors secondaire. Kevin<sup>1</sup> (25ans) dit : « Pour qu'un *ripage* soit valable il faut qu'il y ait des voitures pour montrer ce qu'on sait faire et qu'on n'a pas peur (...) Les voitures klaxonnent, nous on regarde pas les accidents qu'on peut créer, c'est chiiit (onomatopée qui signifie "on file") ». Pour un garçon de 18 ans, David, la peur, le risque, participent au plaisir : « Ça donne plus de plaisir pour le faire quand c'est dangereux (...) On a peur quand ça se fait mais après c'est bien ». C'est d'autant mieux que les performances sont commentées avec les copains dit Benoît (19 ans) : « Quand tu es à scooter tu réfléchis pas. C'est après, quand tu es arrivé, que tu



réfléchis, que tu vois que tu as fait des choses dangereuses. Les copains t'ont vu ou tu leur parles ». Thierry (22 ans) préfère les courses en scooter, elles donnent plus de sensations qu'assis dans une voiture : « On s'amuse davantage avec les copains (...) On se fout des voitures » dit-il. Se reprenant il poursuit : « Je suis pas kamikaze quand même, il faut être téméraire mais pas fou ». Benoît me raconte l'accident d'un copain qui, lors d'un *ripape* avec lui et d'autres, a été gravement blessé : « Quand tu vois ça tu réfléchis, mais quand tu conduis il y a une folie qui passe en toi et tu arrives pas à te contrôler ». A un autre moment il affirme : « Tu peux pas rouler lentement à scooter, c'est viril ».

L'avis de ces jeunes hommes diverge quant à l'opportunité de prendre une passagère. Certes, on devine qu'aucune de ces opinions n'est définitive, le parti se prend au gré des circonstances, la fille y joue un rôle déterminant. Kevin rejette catégoriquement l'idée d'avoir une fille sur son scooter : « La copine ça enlève de la détermination » dit-il. Benoît est sur la même position, plusieurs fois il a pris une passagère, il voulait montrer ce dont il était capable et aussi « Que le scooter fonctionne bien », les filles le traitaient de fou. Comme, en plus, « Elles se penchent mal » ce qui « te décontrôle » il ne prend plus de passagère. D'autres de ces jeunes conducteurs de scooter ou de voiture assurent : « Si c'est ma copine, elle est d'accord avec moi, elle veut bien aller vite » (Thierry). Sylvain (26 ans) se montre plus prudent avec une passagère « pour pas l'amoher », dit-il. Pour Pierre (24 ans), vitesse et copine sont antinomiques : « Tu prends ton temps quand t'es avec une fille et après tu restes discuter avec elle », explique-t-il. Didier (24 ans) remarque qu'il fait « plus de choses avec une fille, on a envie de se faire remarquer », en revanche, lui comme d'autres de ces jeunes hommes roulent prudemment quand ils sont avec un parent, une sœur. Thierry conduit « comme un petit ange » si la passagère est sa mère.

Je traiterai de l'alcool au volant quelques pages plus loin (p. 20). En évoquant, ici, les déplacements de jeunes en groupe il faut signaler qu'il en est qui couplent l'expérience d'un stimulant (alcool ou plus souvent herbe) avec la griserie de la vitesse. Tous ne le font pas. Les opinions (et les pratiques) dans ce domaine sont aussi personnelles qu'en ce qui concerne l'éventualité de prendre une passagère pour réaliser des prouesses sur la route.

Les scooters peuvent être trafiqués par leurs propriétaires. Ceux de 50 cm<sup>3</sup> roulent à 110 ou 120 km/heure, les plus puissants vont jusqu'à 160 km/heure, m'a-t-on dit. L'habileté à gonfler son véhicule et à le transformer pour le rendre plus rapide joue un rôle fondamental dans la façon dont les conducteurs se jaugent et se jugent.

L'important lors de ces *ripages* à scooter c'est de rester en groupe pour partager les émotions, l'amusement. Michaël, (24 ans technicien), dit « C'est une course sans être une course ». Toutefois, le premier arrivé est valorisé. « Il a tous les honneurs » dit Sylvain avant de préciser que l'enjeu : « C'est histoire de dire ». Le gagnant reçoit des éloges, les copains commentent sa performance, il a l'impression d'être admiré, il est libre de ressasser ses prouesses, l'occasion est propice à la vantardise. Comme tout exploit, quel que soit le domaine où il est réalisé, on en discute suffisamment pour que « les échos arrivent aux filles » dit Joseph, (21 ans étudiant). Néanmoins, celui qui a « la grande bouche », qui manie mal la vantardise, dont le récit des prouesses donne le sentiment aux copains de vouloir les rabaisser plus que de se mettre en valeur soi-même, suscite l'animosité. Un perdant pourra défier un tel vainqueur en l'invitant à une course d'une tournure plus sportive et technique (du genre de celles que j'aborderai dans la partie suivante), c'est ce que rapporte Benoît : « ... ceux qui viennent faire la "grande bouche" pour toi, il faut que tu montres ce que tu sais faire sur la route. Ceux qui se vantent prennent le pied sur toi, il faut montrer ce qu'on est capable de faire, là on voit ceux qui conduisent bien ou pas, c'est l'épreuve de réalité ».

Quand je m'enquiers du sort réservé au dernier arrivé, mes interlocuteurs répondent : « On lui dit qu'il faut qu'il améliore son scooter ». Ses qualités de conducteur ne sont pas mises en cause, on impute le retard au véhicule qui n'est pas à la hauteur. En parlant du véhicule le conducteur se trouve, stratégiquement, mis à l'arrière-plan. Il est moins déshonorant d'avoir un véhicule médiocre que d'être un piètre conducteur. Si avant le départ le garçon dernier arrivé « avait la grande bouche », les remarques sur le booster deviennent des insinuations sur les lacunes du conducteur. « On se moque de lui si avant il était fier. Ça ne tourne pas en dispute sauf si à force de "faire des jeux" (des plaisanteries) ça tourne mal » remarque Benoît.

Lorsqu'un retardataire bénéficie d'une bonne machine « alors là c'est la honte ! » me dit-on, le jeune homme peut préférer quitter la course avant le lieu de ralliement.

Le dernier d'un *ripage* n'est pas stigmatisé si, avant le départ, son comportement était correct. De même, ceux qui ne participent pas à la course parce qu'ils n'aiment pas cette activité peuvent s'en dispenser sans que cela les dévalorise. Pierre, qui ne fait pas de *ripage* quand la circulation est dense (mais il fait des courses plus techniques), dit : « On va pas faire la course n'importe comment, on va pas faire des trucs dangereux. On fait la course pour voir le scooter qui marche le mieux ». Stephen (20 ans) ne s'adonne à aucun *ripage* : « J'aime pas ça, parfois on se heurte, on fait des accidents (...) La vitesse pour la vitesse c'est pas mon genre » dit-il. Martial (30 ans), considéré par certains comme un *boss* dans le milieu de la délinquance et dont le casier judiciaire est lourd, n'a jamais fait de courses : « Ça c'est de la folie » dit-il. Son argument : « Il n'y a rien à prouver là-dedans, c'est pas là qu'on prouve qui on est ». Notons que parmi ceux qui ne prisent pas les ripages, il y en a qui aiment « accélérer seul », ils apprécient la vitesse mais pas la compétition.

Olivier, (20 ans maçon), dit : « Les *ripages* c'est bon pour la réputation », auparavant il m'avait signalé qu'il « roule assez bien ». Ailleurs, j'ai traité de la réputation au masculin (2002), à grands traits j'en résume l'essentiel ici. Elle se fonde sur un ensemble de compétences ou d'habiletés : l'homme doit être fort, capable de se battre ou montrer qu'il est prêt à le faire, il est dur dans les antagonismes, il se montre courageux et réalise des exploits (en mer s'il est pêcheur, sur la route pour d'autres, dans les bagarres et avec les femmes pour tous). Il sait danser, boire sans devenir ivrogne. Toutes ces habiletés ne peuvent aller sans l'aisance dans le maniement des mots. L'homme doit savoir argumenter, parier, crier, raconter ses prouesses et les vanter. Ses « bons amis » répercuteront les paroles entendues. Plus la performance est incontestable, plus il y aura de commentaires qui grandiront la réputation de l'auteur de la prouesse. Comme Peter Wilson l'a montré (p.227), pour un homme il n'est pas indispensable d'exceller dans tous les domaines, il est évalué pour chacune de ses habiletés, séparément ou mieux en grappe, au gré de leurs associations. Si les réalisations sont médiocres sur la route mais bonnes dans d'autres domaines, pas forcément dans tous, la réputation de l'intéressé n'en pâtira pas. C'est

dans la jeunesse que se bâtit la réputation, pour les aînés elle est établie. Les jeunes qui n'aiment pas les courses et n'en font pas ne verront pas leur réputation en souffrir s'ils sont à la hauteur dans d'autres domaines qui jouent dans la construction de la réputation.

Le matériel récolté aux Antilles va dans le sens de la critique que Patrick Peretti-Watel fait à la notion « d'épidémie comportementale » qu'utilisent certains épidémiologistes. Pour ces derniers, des comportements à risque « se diffusent dans une population non par l'intermédiaire d'un agent pathogène, mais par imitation d'un individu par un autre, ou par conformité au groupe » (p. 118). « Ainsi, la relation statistique observée entre les conduites à risque d'un individu et celles de ses amis est souvent interprétée en termes de pression exercée par ses pairs, alors même que des travaux qualitatifs montrent que les adolescents nient cette pression, qu'ils jugent incompatible avec la conception qu'ils se font de l'amitié, et revendiquent la responsabilité de leurs choix » (p.118, note 24).

Les courses sur une route encombrée permettent aux petites voitures d'entrer en compétition avec des véhicules puissants. « La petite cylindrée peut montrer qu'il est meilleur que le gros cylindre. C'est une manière de se moquer de ceux qui ont peur, qui peuvent mais qui ont peur » précise Fernand (31 ans). Thierry fait une remarque qui s'applique à tous les genres de *ripages* : « C'est celui qui prend le plus de risques qui va passer, si tu prends pas de risque tu restes derrière ».

J'ai signalé que maints informateurs affirment que tout le monde fait des *ripages*. Je présente les souvenirs de personnes âgées de 50 à 60 ans qui se remémorent avec plaisir les courses auxquelles elles ont participé. Ces témoignages montrent que le ripage est une habitude bien ancrée (sinon une "tradition"). Martine (59 ans) rapporte que, jeune institutrice, elle faisait avec un de ses collègues une course depuis Basse-Terre, où ils enseignaient, jusqu'à Pointe-à-Pitre où ils demeuraient ; chacun conduisait une Renault 4 L. Il s'agissait de « s'amuser » pour que la route faite quotidiennement paraisse moins longue, explique-t-elle. Ces deux automobilistes ne cherchaient pas le risque, mais ils ne pouvaient pas l'éviter parfois, la conduite était « sportive ». « C'était pour savoir qui allait doubler qui et où (...) On doublait rapidement, parfois c'était un peu juste » me dit Martine.

Basile, (62 ans instituteur retraité), se souvient que parfois, après la classe du samedi midi, il partait avec des collègues, faisant un *ripage* sur une trentaine de kilomètres, pour se rendre à un restaurant, le dernier arrivé payait la note pour tous les autres, de 3 à 5 convives selon les jours. « On prenait des risques pour pas arriver en dernier », dit-il en riant beaucoup. À l'époque il conduisait une Renault 10, c'était dans la décennie de 1970. Il aimait « La forme d'expression de la vitesse » et se rappelle que « Avant, quand je roulais j'étais toujours à l'avant du cortège ». Basile estime que de nos jours le réseau routier est trop encombré pour faire de la vitesse : « Tu dépasses un type à Petit-Bourg à Capesterre il est avec toi » (20 kilomètres séparent les deux bourgs). Il a arrêté les courses le jour où il a réalisé qu'il enrichissait « le mécanicien qui réglait la voiture, changeait une pièce (...) On comprend à un moment qu'on travaille pour les gens qui vendent les pièces détachées et tout ça », commente-t-il. Basile aurait aimé faire du sport automobile, mais la mécanique ne lui plaisait pas, il n'a jamais cherché à en connaître beaucoup dans ce domaine.

Paule, (50 ans travailleuse sociale), adorait faire des courses avec ses copains quand elle était une toute jeune adolescente. En cachette, elle prenait, la « grena » de son père. Une « grena » est une mobylette « Grenada » de chez motobécane. Quand Paule roulait avec des copains ils faisaient systématiquement la course. Parfois elle a fait un *ripage* avec un cyclomotoriste inconnu (je parlerai de cette forme de courses ci-dessous). Elle était une fille assez hardie pour bien réussir ses « coups d'ailes » (quand le conducteur penche son véhicule le plus près possible de terre). Elle pense que les jeunes femmes font moins de ripages « à cause des enfants » que ces derniers soient à bord ou non.

Lucien, (55 ans employé municipal), à l'époque de ses 16 ou 17 ans faisait, avec ses copains, des *ripages* en solex. Les engins étaient gonflés, ils montaient à 100 kilomètres/heure : « Ça c'est de la folie », dit-il maintenant en riant.

### **3 b. Les *ripages* techniques.**

Ces courses se déroulent entre deux hommes qui se défient sur la capacité de leurs véhicules à faire de la vitesse. Le conducteur, bon mécanicien, a gonflé son moteur et opéré d'autres transformations pour augmenter la puissance de son

véhicule. Sylvain m'explique : « On essaie de trouver le dernier truc à tester sur le moteur et voir si ça marche ». Chacun fait ses recherches et tait le résultat aux copains. C'est ce que rapporte Benoît : « Des défis avec des copains en scooter (c'est) pour savoir qui a le scooter le plus puissant (...) On sait pas toujours qui a le scooter le plus puissant et jusqu'à quel point, c'est ambigu ». Sylvain raconte comment le défi est lancé : « En général un commence à se vanter que son scooter marche très bien, qu'il a fait des trucs, alors un autre peut dire "on va tester". On fait une course sur la rocade, c'est histoire de voir, parce qu'il y a plein de copains et après dire "ouais j'ai gagné" et tout ça ». Pour les participants, les retombées du ripage sont identiques à ce que j'ai mentionné auparavant : les commentaires des copains, la fierté et la vantardise du premier arrivé, etc. La compétition s'exprime sur le registre de la mécanique, ce qui est jugé c'est la compétence du bricoleur, couplée avec le talent du conducteur pour pousser la machine qu'il a bricolée. Chacun ses goûts : des hommes qui font des courses pour mesurer leur habileté sur un réseau chargé ne font pas de *ripages* techniques et *vice-versa*. Pierre, par exemple, ne fait des courses que « pour savoir le scooter qui marche le mieux ».

Les automobilistes s'adonnent à ce genre de *ripages* pour connaître : « Ce que la voiture a dans le ventre » (Kevin). L'alcool consommé lors des fêtes ou des diverses réunions délie (encore davantage) les langues ; ce contexte est on ne peut plus propice aux vantardises, aux provocations, aux défis. Le scénario le plus commun est le suivant. Deux hommes discutent mécanique, chacun vante son véhicule, un lance à l'autre : « Quand je te rencontre sur la route je te laisse sur place » celui qui reçoit ce message peut répliquer : « D'accord, quand on va se rencontrer on va voir » ou, il refuse que le défi soit différé, et il demande que la course se fasse immédiatement.

Voici l'histoire d'un de ces *ripages*. Il s'est terminé d'une façon tragique, il a valu la prison à un des conducteurs qui a occasionné un grave accident, il avait trop bu. Quand je rencontre Gilles, (46 ans artisan aisé), il est incarcéré pour une affaire récente de conduite en état alcoolique, lors des faits il était sans permis de conduire, le sien ayant été annulé et l'interdiction de le repasser n'était pas arrivée à son terme. Ses finances lui permettaient d'avoir des voitures puissantes, il aime la vitesse. Il a

plusieurs fois été poursuivi pour conduite en état alcoolique. Le *ripage* dont je rends l'essentiel date de treize ans. L'affaire débute lors de la fête d'une commune, Gilles boit beaucoup, il défie plusieurs hommes sur le thème de la course, ils ne marchent pas. Selon le narrateur, le refus tient au fait qu'ils savaient que sa voiture était très puissante, c'est vraisemblable, mais on peut aussi penser qu'ils le trouvaient trop ivre, même si l'ivresse est un état partagé dans ce contexte. Puis Gilles reconnaît « un gars qui aimait la course comme moi » et qui relève son défi. Ces hommes n'ont jamais eu le moindre différend auparavant, leur histoire se résume à « Une histoire de deux gars qui aiment la voiture, la vitesse » spécifie mon interlocuteur. Ce jour-là l'autre homme est à moto, un engin puissant. À une heure du matin, les conducteurs fixent un parcours pour se mesurer, un endroit escarpé avec des virages. Ils se rendent à très vive allure au lieu dit. Gilles double la moto et percute violemment une voiture qui vient en sens inverse ; il ne l'a pas vue car dans ce paysage fait de montées et de descentes très rapprochées les phares du véhicule ne lui sont pas apparus. Normalement, le vainqueur d'un *ripage* technique s'en vante auprès des copains, mais « Quand on se casse la gueule on n'en parle pas » me dit Gilles. Dans son cas, France-Antilles a rapporté l'événement, il ne s'est pas senti fier : « Le con c'est moi » a-t-il pensé. Quand un *ripage* technique a une issue moins dramatique, perdant et gagnant mettent la performance sur le compte de la voiture. Dès le départ, l'enjeu est d'évaluer « ce que la voiture a dans le ventre », moins ce que les conducteurs ont dans le leur. Il est sous entendu que ces hommes montrent de l'habileté et de la hardiesse, preuve en est : le parcours choisi est semé de quelques embûches pour les véhicules et les pilotes.

Dans cette partie sur les courses techniques, il faut signaler la pratique des *tirages*. Ce sont des courses, semblables aux *run*, non officiellement organisées, qui se déroulent dans un même lieu à jours fixes. Ces compétitions non autorisées sont néanmoins tolérées. Des conducteurs qui pilotent des machines puissantes, motos ou automobiles, se défient deux à deux sur une longueur donnée. Les concurrents sont des spécialistes de vitesse et/ou de figures acrobatiques. Les courses se déroulent sur le réseau routier, tard dans la nuit de façon à ne pas gêner et être gêné par le trafic routier normal. Ces compétitions attirent des amateurs de ce genre de spectacle,

certains viennent en famille, des marchands ambulants sont présents. Quand un accident survient, tout le monde se disperse rapidement avant l'arrivée de la police. Ces courses se déroulant dans un contexte qui n'est pas celui du trafic routier normal, il ne me paraît pas nécessaire de développer davantage ce sujet.

### **3 c. Les courses spontanées sur la route.**

Ces *ripages* ne sont pas de l'ordre de la *road rage*. Ils se déroulent entre des conducteurs qui ne se connaissent pas, mais qui pour quelques instants deviennent des complices dans la compétition. Leur histoire commune n'a pas commencé par une agression de l'un vis-à-vis de l'autre, comme une queue de poisson. Ces courses, lancées spontanément, durent le temps que le chemin est commun aux concurrents. « Je fais des *ripages* quand ça se présente, à l'occasion », dit Michaël. Ce genre de courses n'est pas réservé aux voitures puissantes. Sur une route étroite et faite de virages rapprochés les petites cylindrées ont leurs chances. Parfois, ces courses débutent d'une façon codifiée : un automobiliste fait des appels de phares au précédent qui répond par les feux de détresse, c'est le signal de la compétition. D'autres fois, le conducteur voit une voiture arriver à vive allure, il se met devant celle-ci en roulant vite (il ne cherche pas à la gêner) avec les feux de détresse allumés, si l'autre répond par des appels de phares c'est la course. Un bref coup de klaxon peut être une invite, il est différent de celui que l'on entend quand un conducteur signifie son hostilité. Un petit signe de la main est aussi une proposition à rivaliser, ce signe est différent de celui dirigé vers le plafond de sa voiture qui signifie : « Passe par-dessus si tu peux », message adressé à un automobiliste qui marque trop son impatience pour dépasser en klaxonnant de façon intempestive, en serrant de près le véhicule qui le précède (etc). Kevin m'explique l'effet que lui faisait une invite à la course : « Peut-être que l'autre klaxonne en passant comme pour dire "voyons ce que tu as sous toi" et j'étais comme le feu sur l'essence ». Évrard, (36 ans artisan), qui roule toujours vite au point de penser que c'est une maladie, note : « Si je vais vite et que je vois un autre qui suit, je comprends qu'il se met dans le jeu », il arrive qu'un ou deux autres véhicules suivent. Cet homme remarque que sur un réseau encombré ce type de course survient aussi entre inconnus, ils mesurent leur habileté. Souvent,



c'est la voiture, son aspect (certaines ont des jantes ou des accessoires qui font « sport »), sa vitesse, qui sont les signes qui incitent à proposer une course et non l'âge ou le style du chauffeur. Fernand a relevé que, dans ce genre de courses, l'âge du conducteur n'a rien à voir avec le désir de vouloir se mesurer : « Il suffit qu'entre deux gros cylindres l'un fasse "vroum, vroum" et puis ça part, c'est la course. Ça arrive souvent et pas que les jeunes, un plus vieux peut aussi vouloir montrer à un jeune qu'il est sûr que sous son capot il y a un gros moteur, il va montrer au jeune qu'on ne joue pas (plaisante pas) avec lui. On regarde la carrosserie de la voiture et pas si le monsieur est vieux (...) Y a des vieux qui sont des vrais *playboy*, ils veulent pas laisser la place aux jeunes, ils veulent prouver qu'ils sont là. Tous les hommes veulent montrer aux autres qu'ils connaissent mieux et c'est encore plus important quand il y a une fille ». Ce témoignage volontairement rapporté entier est propice à une large gamme de commentaires. Pour mon propos, il est important par la mise en évidence du rôle du véhicule. Quant à Didier, il va jusqu'à faire entendre que la voiture a des souhaits qu'il tache de combler : « C'est pas que j'aime la vitesse, mais si la voiture aime la vitesse on essaie d'accélérer parfois », dit-il. À croire qu'il fait des *ripages* davantage pour la satisfaction de son véhicule que pour la sienne.

Paule conduit une voiture puissante, elle s'est vue invitée par un geste de la main à faire une course. Elle n'a pas osé se lancer, mais plus jeune, avec le caractère bien trempé qui était le sien, elle n'aurait pas hésité : « Ça aurait été à fond », dit-elle. Paule pense que le conducteur n'a pas forcément vu que c'était à une femme que son geste était adressé, c'est le véhicule qui l'a poussé à défier. Notons qu'un gendarme à moto s'est vu invité, du geste adéquat de la main, à faire la course avec un automobiliste. De fait, plusieurs de mes informateurs aimeraient faire une compétition avec les gendarmes. Ils regrettent que ces derniers n'aient pas le même goût de la compétition et du risque qu'eux et, beaux joueurs, ils remarquent que ces agents seraient pénalisés par les sacoches des motos qui les gêneraient pour se faufiler entre les véhicules.

Jessica (22 ans étudiante) ne freine jamais quand un automobiliste veut la dépasser. S'il réussit sa manœuvre, elle roule au plus près du véhicule aussi longtemps qu'elle le peut, elle lui signifie ainsi : « Oui, tu m'as dépassée mais je suis

toujours là ! ». Ceci n'est qu'un jeu pour elle. Parfait (54 ans paramédical) a fait de nombreux *ripages* dans sa jeunesse sur des routes étroites et tortueuses. Il collait à la voiture qui l'avait dépassé ou à celle qui roulait vite devant lui. Ainsi il signifiait à l'autre automobiliste : « Tu roules vite, mais moi aussi je suis là ! ». Basile qui, « L'âge étant là », dit être moins féru de *ripages* reconnaît qu'il lui arrive encore de coller à la voiture qui vient de le dépasser, histoire de montrer : « Il a fait tout ça, mais je suis là ! ». Affirmer sa présence est nécessaire à l'acteur d'un *ripage* qui ne l'emporte pas. Dans d'autres circonstances de la vie sociale, il est essentiel de signifier à la partie adverse qui gagne des points : « Oui, mais je suis toujours là ».

On peut s'interroger sur l'enjeu et la portée sociale de ces courses entre des inconnus. Elles n'ont pas forcément de témoin (un passager) pour les rapporter, les acteurs n'ont pas l'opportunité d'échanger des commentaires sur ce qu'ils ont réalisé. Un homme bâtit sa réputation sur ses exploits et le récit qu'il en fait. Même seul dans son véhicule au moment des faits, le conducteur pourra, ultérieurement, rapporter ses prouesses et faire preuve de brio dans son récit. Les détails de la course, le ton, les réactions de l'auditoire qu'il suscitera confirmeront l'histoire. Certes, un homme qui n'aurait jamais le moindre témoin de ses exploits verrait la véracité de son exposé entachée de suspicion, mais le narrateur ne perdra pas de son prestige si son récit est rondement mené. Ces courses entre des inconnus, qui ne durent que le temps qu'ils ont un bout de chemin en commun, participent à la réputation des deux conducteurs.

Le plaisir que les hommes prennent à ces courses est un élément essentiel, surtout s'ils sont au volant de voitures puissantes. Ce qui m'intéresse de relever, c'est qu'avec ces *ripages* nous avons une illustration, plus pure que dans les autres genres de courses, de ce qu'est un hybride et de l'interaction entre deux cyborgs. Les propos recueillis montrent qu'il n'y a plus de frontière entre l'homme et la machine, au profit d'un nouvel acteur (un actant, cf. Latour) fait de l'un et de l'autre : un hybride ou cyborg. Les conducteurs ne se connaissent pas, leur âge et leur sexe importent peu, c'est le style de la voiture qui engage dans la compétition. Le véhicule entraîne l'homme dans une course, au moins autant que le contraire. L'engagement humain

s'estompe vu l'absence d'interaction entre les deux conducteurs hors le temps qu'ils roulent de concert. Les hommes se mesurent moins que ne le font les cyborgs.

Je rappelle que lors de ces *ripages*, quelle que soit la façon dont ils ont commencé, les personnes qui se sentent agressées sont les conducteurs qui n'y participent pas et ont rang de spectateurs, non les concurrents.

Actuellement, il n'y a pas d'étude qui porte sur des courses entre les conducteurs de métropole, ce qui m'aurait permis de faire un travail comparatif. A défaut, je reviens sur deux manières de faire que je pense, en grande partie, propres aux personnes antillaises que l'on a entendues ici. Les courses entre personnes qui ne se connaissent pas, qui durent le temps voulu par les concurrents (chacun peut quitter la route quand bon lui semble), qui ne sont pas entachées d'agressivité mais de complicité (cf. les gestes d'invite) me semblent propres à une société où les gens aiment à se mesurer et même ne laissent pas échapper une opportunité de le faire. Comme je le mentionnerai plus loin, ce n'est pas que sur la route que les personnes rivalisent. Second point : j'imagine qu'en métropole aussi les jeunes hommes se mesurent sur la route, mais je ne sais pas précisément selon quelles règles la compétition se déroule ni dans quelles conditions. Toutefois, je pense que ce qui se passe après les *ripages*, notamment l'attitude par rapport à ceux qui perdent, est propre à des personnes qui sont habituées à énoncer d'une manière indirecte les propos négatifs. Les derniers de la course, comme ceux qui n'ont pas réalisé d'exploit, ne sont pas moqués si avant leur comportement était correcte. Les jeunes hommes mettent les lacunes sur le compte des véhicules, non sur celui des conducteurs. L'homme est stratégiquement mis à l'arrière plan, on parle de la machine, non de lui. Cette façon indirecte d'énoncer quelque chose de peu flatteur, ce qui en atténue les conséquences, est une façon de faire très répandue aux Antilles et qui a retenu l'attention de nombreux anthropologues de la parole. (Pour ma part, j'ai étudié ce maniement indirecte de la parole quand il s'applique aux insultes, Bougerol 2003). Un perdant n'est donc pas tourné en dérision : c'est sa machine qui était déficiente. Ainsi, le fait de se mesurer ne devient pas insupportable pour ceux qui perdent. Je pense que cette absence de stigmatisation, véritable épée de Damoclès qui pèserait sur la tête de ceux dont les réalisations sont médiocres, dédramatise les

courses et ainsi les favorise. L'enjeu est pour ceux qui gagnent, les perdants ne sont pas considérés comme tels. Ce contexte, où personne n'est stigmatisé, est favorable aux compétitions, il ne freine pas l'envie des conducteurs d'y participer.

#### **4. La *road rage*, rage routière, rage au volant.**

##### **4 a. Les automobilistes entre eux.**

Il s'agit d'appréhender les réactions de colère de conducteurs qui se sentent agressés par certaines des actions de leurs semblables. Des chercheurs se sont intéressés à la *road rage* qu'ils aient centré leur travail sur les émotions (Katz) ou sur le rapport homme/machine (Michael, 2000 et 2001). Autant les témoignages que j'ai recueillis sur les *ripages* sont nombreux et riches, autant ceux qui ont pour sujet la rage au volant sont pauvres, ils n'éveillent pas l'intérêt de mes interlocuteurs. D'emblée les gens interrogés étaient prêts à me raconter des histoires de courses, en revanche le thème de l'énervement et celui de la colère sur la route ne les incitaient que modérément à narrer des événements, sauf si c'était l'interaction entre un automobiliste et un conducteur de scooter qui était à l'origine de la rage.

Entre automobilistes, la colère semble soulagée par des coups de klaxon, des appels de phares, des injures ou, plus marquant mais plus rare, la poursuite de l'agresseur. Voyons quelques exemples, commençons par les femmes. Martine s'énerve quand un conducteur ne démarre pas prestement après un arrêt (à un feu de signalisation, un stop, etc), de suite elle klaxonne vigoureusement et fait des appels de phares, mais elle n'injurie jamais. Quant à Paule, elle « injurie copieusement » vitre baissée (elle a une voiture climatisée). « Mais je ne prends jamais le risque de me faire tabasser ou abîmer la voiture », dit-elle. Comme beaucoup d'autres automobilistes, elle se sent agressée, voire moquée, par le comportement des automobilistes qui, lorsque les voitures sont au pas, doublent toute la file en roulant sur le bas-côté de droite pour ensuite forcer le passage entre deux voitures. Le retour dans la file se fait au « culot », des personnes qui ont patienté en roulant au pas sont décidées à ne pas céder le passage au « petit malin » et évitent de laisser libre le moindre interstice avec le véhicule qui les précède.

Au rang des comportements agressifs on signale, comme partout ailleurs, les queues de poisson, les appels de phares à répétition, les coups de klaxon. Le conducteur qui colle au pare-chocs du véhicule qui le précède et celui qui empêche tout dépassement sont pris pour des agresseurs. Les réactions les plus communes à ces provocations sont les injures et les coups de klaxon, mais certains adoptent des comportements plus violents. Examinons de plus près des témoignages. Basile dit, qu'avant, si un automobiliste lui faisait une queue de poisson « moi je te fais une queue de poisson tout de suite après, mais maintenant quelquefois je laisse aller ». Pour expliquer ce changement il évoque l'âge et le fait qu'il a remarqué que de nos jours beaucoup d'automobilistes conduisent mal. Vivien, (40 ans employé de l'administration), me dit « Avant, devant l'agression d'un autre conducteur, je réagissais mal, j'avais tendance à poursuivre » puis il se reprend « Non, c'était pas une tendance, c'était toujours que je le faisais ». Il est devenu plus prudent, « J'ai une famille », dit-il. Il a observé que deux conducteurs peuvent être « vaches » l'un avec l'autre sur la route, mais s'ils se retrouvent à pied quelques instants plus tard, à une station d'essence par exemple, « Le plus mauvais sourit à l'autre, car là il a peur ». Plusieurs personnes m'ont fait des remarques qui vont dans ce sens. Félix (37 ans, artisan) essaiera de dépasser un automobiliste qui lui a fait une queue de poisson, il injurie mais il ne va pas jusqu'à provoquer un face-à-face avec l'autre conducteur car « On ne sait jamais à qui on a à faire, on ne sait pas si l'autre est armé ». La crainte des conducteurs armés fera l'objet de la prochaine partie de ce rapport, mais elle est fréquemment mentionnée par l'automobiliste qui aborde la rage au volant, aussi je l'évoque dès à présent. Gilles ne croit pas faire « grand chose » quand il est en colère, excepté des appels de phares. Toutefois, si un automobiliste le dépasse de trop près il lui arrive de le poursuivre un court instant, puis sa méfiance prend le dessus. « On ne sait jamais qui est l'autre conducteur. Il faut toujours se méfier de lui, certains ont des fusils, des "sabres" et hésitent pas à s'en servir. Ça peut avoir de graves conséquences ». Michaël s'en prend à l'automobiliste qui volontairement roule lentement de façon à l'empêcher de dépasser. À la première occasion, « Hop je le double et puis je roule doucement, j'allume ma cigarette, je m'occupe pas de lui » dit-il. Sitôt la manœuvre réalisée il va jusqu'à s'arrêter sur le bas-côté. Il n'est pas le seul

à agir ainsi, d'autres personnes interrogées font pareil lors de circonstances identiques, certaines quittent la route pour un chemin de traverse. Michaël commente son attitude dans ces termes : « C'est une façon de montrer tu as voulu me faire chier, mais c'était pour rien, je m'en moque, j'entre pas dans ton jeu. (...) Ça, ça m'amuse. En réalité c'est une violence douce (...) Mais on entend des gens qui pour rien du tout donnent un coup de fusil, faut se méfier ». Fernand klaxonne et fait des appels de phares quand il est derrière un automobiliste qui s'arrête sur la route pour parler avec un piéton. Il lui arrive d'injurier, mais il ne fait pas de queue de poisson car il ne veut pas risquer d'abîmer sa voiture. Richard (19 ans), un délinquant violent, me fait remarquer que les coups de klaxon, les appels de phares, les injures ne servent à rien ; même énervé il ne se livre pas à ces actes inutiles. En revanche, « Si ça va très mal, que l'autre sort, comme je suis toujours armé je me sentais un peu supérieur ».

Je rapporte un incident dont j'ai été témoin. Sur une route, où la vitesse est limitée à 90km/h, la circulation est très fluide. Je circule sur la voie de droite, sur ma gauche roule une Peugeot de grosse cylindrée à la vitesse maximale autorisée, me semble-t-il. Une Saxo arrive à vive allure, colle aux pare-chocs de la Peugeot, fait de multiples appels de phare mais le conducteur de la Peugeot ne se rabat pas sur la voie de droite. C'est le conducteur de la Saxo qui y va de façon à dépasser l'autre. Aussitôt que la Saxo gagne l'exakte hauteur de la Peugeot le conducteur de celle-ci accélère et laisse la petite cylindrée loin derrière. La connaissance que j'ai de situations similaires, qui sont fréquentes, me permet de dire que fort vraisemblablement le conducteur de la Peugeot s'est réjoui d'avoir « laissé sur place » un conducteur agressif qui se surestimait. L'autre s'est sans doute félicité d'avoir fait déguerpir un gêneur et obtenu la voie libre.

Notons que, si sur la route les conducteurs adoptent souvent des comportements de compétition ou de rivalité, en ville, quand chacun roule au ralenti, les conducteurs sont très courtois les uns envers les autres, ils cèdent aisément leur priorité. Le face à face réhumanise l'hybride, que ce soit par un sentiment de crainte (cf. l'exemple ci-dessus) ou par civilité. La peur des conducteurs armés tempère les expressions de la colère au volant.

#### **4 b. Les interactions scooters/voitures.**

De nombreux témoignages laissent entendre que les interactions entre les automobilistes et les conducteurs de scooter suscitent de l'exaspération à la moindre anicroche. Les seconds sont furieux contre les premiers qui font leurs manœuvres comme s'ils n'étaient pas là. Par exemple, ils ne mettent pas le clignotant quand c'est un booster qui les suit, ils ne leur cèdent pas la priorité qui pourtant leur revient, (etc). À croire que les scooters sont transparents. Pierre, sur son booster, est bousculé (mais il ne tombe pas) par une voiture qui recule alors qu'il était derrière. Fou de rage, il donne de grands coups avec la main sur la carrosserie, le conducteur sort très en colère et l'injurie, Pierre crie qu'il veut de l'argent pour les dommages causés à sa machine. L'altercation est très vive, il met sa violence sur le compte de la peur éprouvée au moment de l'incident. L'automobiliste accepte de payer. Autre exemple, Benoît a son scooter touché par une automobiliste qui tourne sans l'avoir signalé, il tape violemment sur le véhicule, la femme est obligée de descendre, mais s'effondre en larmes, ce qui calme le jeune homme. Ce garçon me rapporte un incident qui l'a marqué. Après être passé trop près d'une voiture, reconnaît-il, il est poursuivi par le conducteur qui veut le « coincer ». Le scooter s'engage dans un vaste rond-point (à Destrelan), il ne ralentit pas, tandis que son poursuivant est contraint de le faire eu égard aux autres véhicules. Ils font deux fois le tour du rond-point, puis l'automobiliste reprend son chemin. Benoît est surpris par cet acharnement, bien qu'il croit avoir reconnu dans le chauffeur un homme avec qui il avait eu des problèmes auparavant.

Les automobilistes renvoient aux conducteurs de booster les reproches qu'ils leur font. Au dire des premiers, c'est les seconds qui les ignorent et roulent comme s'ils étaient seuls au monde en ne respectant rien. Ils passent trop près des voitures, arrachent les rétroviseurs et pour un rien donnent des coups sur la carrosserie. Comportements qui rendent furieux les automobilistes qui voient l'intégrité de leur véhicule menacée voire mis à mal. Évrard reconnaît qu'il lui arrive de donner un petit coup de volant pour gêner un scooter qui l'énerve. Il lui est arrivé de souhaiter avoir une vieille voiture pour « crocheter » les boosters qui font n'importe quoi.

Avant de clore cette partie, il faut préciser qu'à la Guadeloupe de nombreuses personnes font l'équation scooter égal délinquant, elles respectent davantage la manière de conduire des motards, ils seraient plus corrects. Il existe une association de motards très dynamique. Le porte parole est un ancien accidenté de la moto, handicapé partiel. C'est l'action de cette association qui a conduit les motards à rouler casqués.

## **5. Les conducteurs armés, réalité ou fantasmes ?**

Traditionnellement, un homme, surtout s'il est de la campagne, se déplace avec son coutelas. L'aspect utilitaire du « sabre » est doublé de sa valeur symbolique : « Il sert à imposer le respect », dit-on. Comme P. Wilson l'a montré dans son étude sur les rivalités masculines à Providencia (une petite île des Caraïbes), il est essentiel pour un homme de donner l'**impression** de ce qu'il est capable de faire, de montrer qu'il est prêt à se battre même si, dans la réalité, les occasions de le faire ne sont pas très fréquentes (p.166). Les remarques de P. Wilson sont pertinentes pour la Guadeloupe. Le coutelas est souvent brandi mais beaucoup moins fréquemment abattu sur l'autre, sinon, comme l'a noté Jacques André (p.102) : « La vie quotidienne des sociétés antillaises serait une véritable hécatombe », ce qu'elle n'est pas. De nos jours, le coutelas est dans le coffre du véhicule et parfois sous un siège, des hommes ont troqué le coutelas pour le fusil et dans certains milieux pour le couteau à cran d'arrêt ou le revolver. Notons que certains ont toujours possédé un fusil « pour la chasse », même s'il n'y avait pas beaucoup d'occasions de se livrer à cette activité. À la campagne une altercation se déroule entre gens de connaissance, en revanche sur la route l'accrochage est (en général) entre des inconnus d'où la crainte d'être confronté à quelqu'un d'armé qui maîtriserait mal son agressivité.

### **5 a. Les faits.**

Les altercations entre chauffeurs qui se terminent tragiquement, parce qu'un des conducteurs était armé, alimentent la chronique des faits divers. Ces violences, amplement relatées, nourrissent le sentiment d'insécurité sur la route. Je rapporte deux faits divers qui se sont déroulés pendant mon enquête de 2003 et trois affaires



jugées à la même époque. À la sortie d'une boîte de nuit deux jeunes hommes se disputent pour une histoire de place de parking, l'un donne un coup de couteau à l'autre, le blessé décède très peu après. Un métropolitain, ingénieur au CNRS, est abattu d'un coup de fusil, ou de revolver, par un jeune délinquant qui le braquait pour lui voler sa moto.

Voyons les trois affaires qui passèrent en jugement. Un matin d'un 1<sup>er</sup> janvier, M. X, (27 ans entraîneur sportif), remarque une voiture qui roule entre la file de droite et le bas-côté de la route sans que le conducteur, M. Y, paraisse se décider à choisir son chemin. Dans un premier temps M. X ralentit, quand il accélère l'autre véhicule débouche sur sa file. Les deux automobiles se heurtent avec violence puisque M.X renoncera à faire réparer la sienne trop endommagée. Les chauffeurs s'arrêtent, M.X saisit un fusil qui est dans son coffre, il tire en l'air puis menace M.Y. Les forces de l'ordre, nombreuses sur les routes pendant les fêtes, entendent le coup de feu, arrivent immédiatement et mettent en joue M.X. Il s'avéra que celui-ci n'avait pas bu mais que M.Y était bien ivre. Le premier m'explique qu'il avait mis un fusil dans son coffre « par précaution » car le 1<sup>er</sup> janvier les gens boivent et peuvent devenir violents : « D'ailleurs maintenant tout le monde est armé », commente-t-il. Il poursuit : « Mon tort est d'avoir sorti une arme, mais une bagarre on sait jamais comment ça va tourner ». Pour se défendre il avance qu'il n'a pas voulu tuer l'autre conducteur. Il a fait son service militaire « dans le tir à Hyères », aussi explique-t-il : « Si j'avais voulu l'exécuter, je l'aurais fait, ce n'était pas mon intention ». Autre affaire : un lycéen de 18 ans est jugé parce que lors d'un contrôle de la police il porte un couteau, avec une lame de 30 cm, caché dans son dos. Déjà, auparavant, ce jeune homme avait été condamné pour des coups et blessures. Il explique au tribunal qu'il fréquente « des gens dangereux » et s'il connaît l'interdiction de porter une arme à feu, il ignorait celle qui touche les armes blanches. Son avocat dit que : « S'il n'y a pas de banlieue ici, il y a des bandes », il établit un parallèle entre le port du « sabre » par les plus âgés et celui du couteau par les jeunes. Dernière affaire, celle d'un enseignant (45 ans) présenté en comparution immédiate. Il est intercepté par les gendarmes après un refus d'obtempérer. L'arrestation n'est pas aisée, le conducteur essaie de fuir et donne un coup de poing à un gendarme. L'homme souhaite se soustraire aux

forces de l'ordre car il a bu. De fait il a 2,12 gr d'alcool/litre de sang. Dans le coffre de son véhicule se trouvent un fusil de chasse avec une balle dans la chambre, des cartouches et un couteau de chasse. L'homme explique qu'il a déposé cet attirail « pour sa protection », la veille il avait été attaqué au couteau par des jeunes qui voulaient l' « égorger ». Traumatisé, il boit, dépose les armes dans le coffre de sa voiture et s'apprête à rejoindre une copine qui demeure au loin. Cet homme n'avait pas eu de problème avec la justice depuis plus de 10 ans.

### **5 b. La peur : entre réalité et fantasmes.**

J'ai déjà mentionné deux témoignages qui évoquent la peur du conducteur armé. J'en rapporte quelques autres en commençant par ceux de deux jeunes hommes, qu'on aurait pu imaginer moins réceptifs à ces frayeurs. Michaël craint les jeunes conducteurs, surtout ceux qui roulent à scooter, il redoute qu'ils soient des jeunes délinquants armés. « Moi-même ça m'arrive (d'avoir peur). Une fois quelqu'un ne marque pas le stop et me touche à l'arrière, j'ai regardé c'est qui. J'ai vu que c'était quelqu'un d'agé, je suis descendu et on a fait le constat. Mais en réfléchissant je me dis que c'aurait été un jeune, je serais pas descendu ». Auparavant, cet informateur avait vécu une expérience désagréable avec un conducteur de scooter. En passant près de Boissart (quartier qui fait figure de ghetto) un booster passe trop près de sa voiture et écorche sa porte. Michaël klaxonne, « l'autre arrête son machin, il m'a montré qu'il avait un couteau et me demande si je suis pas content. J'ai refermé ma porte et j'ai plus rien dit ». Depuis ce jour, s'il doit parler il regarde avec qui ce sera. Joseph refuse de faire l'équation scooter égal délinquant, il cherche à se faire une idée en regardant si le conducteur a des *dreadlocks* et la façon dont il est vêtu. Il avoue que s'il a un problème avec le conducteur d'un booster, il se méfiera avant de descendre de sa voiture : « Je regarderai le type et où ça se passe (dans quel quartier) », il craint que le conducteur ait un couteau à cran d'arrêt. Il n'a pas de coutelas dans le coffre de son véhicule, en réalité celui de sa mère, parfois il est tenté d'en mettre un « à cause de tout ce qui se passe en Guadeloupe ». En même temps cette perspective le met mal à l'aise, il pense qu'il vaudrait mieux se contenter d'une bombe lacrymogène. Certains de ses copains

étudiants ont un « sabre » ou une « scie (couteau à cran d'arrêt) » dans leurs voitures et parmi les amis de la cité où il demeure, certains, qui sont peu ou prou délinquants, possèdent un revolver.

Basile n'a pas de coutelas dans son coffre mais, à l'époque où il était en activité, il en a vu dans le véhicule de certains de ses collègues. Il commente cette situation : « Maintenant c'est une mode d'être armé, c'est pour les petits gars qui viennent faire un braquage pour voler la voiture ». Sur un ton qui marque sa profonde réprobation il poursuit : « Les gens ont peur (...) Un coup de colère avec un fusil, on peut faire une bêtise. Mais est-ce qu'il y a une raison pour tuer quelqu'un sur la route parce qu'on a eu un petit accrochage ? Non, je crois pas ». Charlotte, (40ans travailleuse sociale), trouve que de nos jours « Les gens sortent trop vite le coutelas ». Ni elle ni son mari n'ont d'arme dans leur voiture, d'ailleurs « On ne sait jamais, on peut se fâcher et ça tourne mal », dit-elle. Paule a un coutelas et une matraque dans le coffre de sa voiture, quand je lui demande pourquoi, elle répond « Comme ça ». Je dois signaler que j'ai perçu l'importance d'étudier le thème des conducteurs armés au cours de l'enquête et ce n'est que sur la fin du travail que j'ai pensé à demander systématiquement aux conducteurs s'ils avaient des armes à bord.

## **6. L'alcool au volant.**

Dans un premier temps, je rapporte les témoignages de trois hommes, deux sont incarcérés pour des récidives de CEA et de non-respect d'une suspension ou d'une annulation du permis de conduire. L'autre est prévenu pour une affaire qui n'est pas liée à la conduite automobile mais il a déjà fait de la prison pour des récidives de CEA.

Victor (44 ans commerçant) est incarcéré pour un homicide involontaire avec des circonstances aggravantes, délit de fuite et récidives de CEA, auparavant il a été condamné pour des affaires diverses (vol, détention d'armes, attentat à la pudeur). Le récit qu'il fait de l'événement qui l'a conduit en prison est intéressant car Victor développe une rhétorique où l'imprégnation alcoolique devient une circonstance atténuante pour expliquer l'homicide et sa fuite ; il m'expose qu'il était davantage

sous l'emprise de l'alcool que ce que l'analyse a montré. Un matin, vers 4h 30, il quitte son domicile pour se rendre à Pointe-à-Pitre où il approvisionne sa boutique. Il consomme un café. Un copain l'invite à boire, il commande un rhum et un Vichy, l'eau minérale étant manquante il la remplace par un autre rhum et dit : « A partir de là, je ne peux pas expliquer ce qui s'est passé, je n'ai pas en mémoire ce qui s'est passé pour l'accident ». Il n'avait pas beaucoup bu ce matin là explique-t-il, ce que confirme le test d'alcoolémie. « Je peux dire que j'ai rien bu, car deux verres de boisson ne peuvent rien, rien, me faire. J'ai l'habitude de boire avec des amis (...) Je bois facilement une bouteille de rhum à deux » précise-t-il. Il prend la route de retour. Arrivé dans son quartier, il entend un « bruit bizarre, un frottement » contre sa voiture. « C'est quoi ça ? » se demande-t-il et s'imagine avoir touché « un truc qui venait d'en haut, d'un arbre ». Rendu chez lui, il constate que la vitre de son véhicule est fêlée, il pense : « Il s'est passé quelque chose ». Il ne remarque rien sur la carrosserie, laisse sa voiture sur sa propriété, mais un peu plus loin qu'à son emplacement habituel, manœuvre qui sera interprétée par les gendarmes comme une tentative délibérée pour dissimuler son acte. Victor a renversé et tué, sur le coup, une femme qui faisait son *jogging*. L'accident s'étant déroulé tout à côté de chez lui, des témoins le signalent aux gendarmes qui arrivent rapidement à son domicile. Ce conducteur — non assuré « ce jour là » car il s'assure selon ses rentrées d'argent — certifie ne rien savoir de ce qu'on lui reproche. « Toucher une personne, c'est un peu embêtant » dit-il, s'il avait pensé à ça, il se serait arrêté. Son test d'alcoolémie pratiqué à l'hôpital « n'est pas tellement important », pas suffisant pour que Victor soit crédible quand il dit n'avoir rien réalisé de l'accident. Condamné à la prison, il fait sa peine « sans avoir conscience de la faute dont on m'accuse » dit-il. « Je n'ai jamais pensé que je pouvais avoir heurté une personne » expose-t-il lors de son jugement pour faire tomber l'accusation de fuite, doublée de la tentative de dissimuler une preuve (son véhicule). Pour expliquer sa non-conscience de l'événement, en dépit d'un taux d'alcoolémie moyen, il explique que la veille, avec un copain, il avait beaucoup bu, s'était couché à 13 heures pour se lever le lendemain matin jour du drame. Victor regrette que les juges n'aient pas voulu écouter, ni prendre en considération, sa journée de « boissonneur » de la veille, s'ils l'avaient

fait, il n'aurait pas été « critiqué comme quelqu'un conscient de ce qu'il faisait ». Il ne craint pas l'accusation de CEA, dans cette affaire elle le "disculperait" de la conscience de l'accident et du délit de fuite. Il boit beaucoup et souvent : « Je passe chez des copains et passer chez des copains c'est systématique tu bois (...) Quand je m'amuse je veux sentir l'effet de l'alcool » dit-il. Cet homme ne pense pas qu'on l'ait « mis dans le rhum » (par la sorcellerie) mais bien d'avantage qu'il s'est laissé « prendre au piège de l'amitié ». « En plus, nous avons pris naissance dans un pays où chaque fois qu'on se rencontre on met la bouteille et c'est pas du jus (de fruit) et ce serait ridicule de dire "Non, on boit pas". Ne pas boire c'est ridicule. On dirait d'un homme qui refuse de boire "Il est pas courageux, c'est pas un homme". Ici à chaque occasion on offre du rhum » dit-il. Son intempérance explique qu'il lui est arrivé de rentrer dans le car des gendarmes qui faisaient un barrage sur la route, il n'avait rien vu. Il ne conduit jamais vite quand il est ivre, précise-t-il, avant d'ajouter : « J'ai une façon de conduire qui est exemplaire ». Après chaque condamnation pour CEA il se promet de ne pas recommencer mais « On se le dit et après ça repart ». Quant à la suspension du permis il ne considère pas cette mesure comme une sanction, il l'ignore et conduit.

Évrard (36 ans, artisan) est prévenu dans une affaire qui ne concerne pas la conduite cependant il a à raconter sur ce sujet. Plusieurs fois, il a été condamné pour CEA. Ensuite, il a refusé de s'arrêter à un contrôle préférant être poursuivi pour refus d'obtempérer que pour une récidive de CEA, il a eu une suspension puis une annulation de son permis de conduire. Cet homme, très malin et parlant fort bien, reconnaît boire beaucoup et conduire après ; il aime la vitesse, j'ai présenté son témoignage dans la partie consacrée aux *ripages*. Son récit est intéressant car il met en évidence le lien inextricable qui existe, pour certains, entre le fait de sortir, de s'amuser et de boire ; conduire ensuite est une affaire d'estimation personnelle, je « connais mes limites », dit-il. À ses yeux, le taux d'alcool autorisé pour conduire, qu'il connaît, n'est pas adapté à la Guadeloupe et à sa population : « Ici, en Guadeloupe, le corps est habitué avec l'alcool, même si on n'est pas alcoolique ». Aussi, il est injustifié d'autoriser de boire si peu d'alcool, cette mesure ne représente qu'une entrave aux côtés festifs de la vie sociale. Dans ces conditions : « C'est pas la

peine, c'est pas la peine de sortir, de voir ses amis », dit-il. « Quand je sors pour m'amuser, je bois toujours. (...) Je sais à quel niveau je peux arriver, si je suis pas en état de conduire je conduis pas. Mais c'est pas que je suis alcoolique, mais je peux boire une bonne quantité avant d'être assommé, si je peux pas conduire je le vois vite ». Il ne croit pas à « Cette histoire qu'un participant ne boit pas, tout le monde voudra s'amuser, sauf s'il y a une femme, les femmes boivent beaucoup moins ». Il sait que lorsqu'il sort le samedi soir, à son retour le dimanche matin vers les 6 heures, il est en infraction. « Mais si on m'attrape pas j'arrive chez moi sans accident » dit-il. Lors d'un contrôle systématique il est arrêté avec 3,96 gr d'alcool/litre de sang. « Au tribunal, le procureur dit que normalement dans cet état un homme entre dans le coma, ou il peut être à l'agonie, mais pourtant je conduisais normalement », dit-il. Quand il ne sort pas la veille, son dimanche matin est occupé par le foot, ensuite « C'est boire avec les copains, on fait que ça, on est encore lucide ». Ceux qui doivent prendre le volant pour rentrer le font, ils ne peuvent pas faire autrement, mais en général les copains n'habitent pas loin, ils ne roulent pas longtemps. En semaine Evrard ne boit pas, son métier demande adresse et précision. Cet homme conduit beaucoup plus doucement quand il a bu bien qu'il n'ait pas remarqué que ses réflexes soient diminués, c'est par prudence qu'il adopte ce comportement, pour ne pas se faire repérer pour un excès de vitesse. Il a été condamné une seule fois pour un accident causé par une CEA, à cette occasion l'autre conducteur est blessé et bénéficie d'une ITT (interruption temporaire de travail) de moins de 3 mois. L'autre problème d'Evrard c'est la vitesse, il aime rouler vite, son père et sa sœur font de même, il évoque : « Une maladie de famille ». Il dit : « Il y a quelque chose que je respecte pas dans le code c'est la vitesse » après un court arrêt il ajoute « et l'alcool ». Il a eu trois accidents liés à la vitesse, une fois il rate un virage et la voiture dérape, à une autre occasion il tombe d'un pont après avoir manœuvré pour éviter un chien, le troisième accident est du même genre ; lors de ces revers il n'était pas sous l'emprise de l'alcool. Il assure toujours sa voiture, mais roule sans permis quand il est suspendu puis annulé, son motif : « c'est pas le permis qui conduit, c'est moi ! ».

Nous avons déjà entendu Gilles raconter un *ripage* qu'il a fait sous l'emprise de l'alcool et qui s'est fort mal terminé. Depuis qu'il a eu son permis de conduire, à l'âge

de 18 ans, il a eu de 8 à 10 fois des problèmes avec la justice pour des CEA d'une moto ou d'une voiture. Il conduit en dépit des suspensions et des annulations de permis mais il repasse l'examen dès qu'il est autorisé à le faire, il assure ses véhicules, il n'a eu aucun problème avec la justice hors les CEA. Il est en prison car il a cédé à un copain qui lui demandait de le déposer chez lui, à 5 ou 6 kilomètres du lieu où ils se trouvaient, alors que de concert ils avaient bu. C'était le soir d'un lundi de Pâques. Gilles tombe sur un barrage de policiers, il a 1,25 gr d'alcool /litre de sang, son permis est annulé. Cet homme reconnaît qu'il a des problèmes avec l'alcool : « Quand j'ai pas d'alcool je suis bien », dit-il. Il n'a jamais causé d'accident à jeun et sait qu'il roule plus vite quand il a bu. Il ne boit pas tout le temps, mais le fait avec intempérance quand il est avec des amis et fait la « fête ». C'est une évidence pour lui, comme pour ses amis avec qui il boit, qu'ensuite chacun veut et doit regagner son domicile et donc prendre la voiture. En outre : « C'est en se séparant qu'on cesse de boire, en restant ensemble la fête continue ! » dit-il en riant. Il a été soumis à une obligation de soin, il a suivi un traitement mais en conclut : « La thérapie ça marche pas vraiment, quand je fais la fête je pense pas à ça ». Il reconnaît qu'il a « compris trop tard les problèmes liés à l'alcool, mais il y a 20 ans on n'ennuyait pas les conducteurs comme ça ». Gilles, contrairement à Evrard, admet que la boisson perturbe sa conduite, il roule plus vite. Quand il boit, il oublie tout et prend son véhicule si nécessaire.

Michael (24 ans, technicien), une fois condamné pour une CEA, commente ce qui l'a amené à l'infraction : « Vous savez comment ça se passe, on est avec des copains et c'est un coup, deux coups, trois coups ». Il considère que le taux d'alcoolémie toléré n'est pas adapté à la vie antillaise : « Rares sont les personnes en Guadeloupe qui ne font pas la fiesta. Je sais c'est pas une excuse, mais c'est comme ça ». Cette familiarité avec l'alcool réduit son impact sur le comportement et le rend moins dangereux.

J'ai recueilli des témoignages de personnes qui ont eu des accidents matériels après avoir bu, le plus souvent elles reconnaissent le rôle de l'alcool dans l'événement, admettent avoir pris des risques et les assument. Parmi les jeunes délinquants incarcérés que j'ai rencontrés seul Sylvain préfère boire, ce qu'il fait peu,

à fumer de l'herbe. Pierre qui a été victime d'un très grave accident alors qu'il roulait à booster — il n'était pas dans son tort et n'avait ni bu ni fumé — boit quand il est en boîte, rentre à scooter, mais roule très prudemment car il a vu « où l'accident pouvait mener ». Thierry fume de l'herbe quotidiennement, il estime sa consommation d'alcool à deux whisky par semaine, au maximum. Didier, David, Benoît, Richard, Stephen ne boivent pas, mais fument régulièrement et conduisent leurs scooters après, pour certains c'est une façon d'augmenter les sensations.

« On ne boit pas, si on doit conduire après », n'est pas exactement le message que certaines personnes retiennent, souvent elles ne lient pas les deux propositions mais les scindent. L'attention se porte sur la première partie de l'information. C'est l'incitation à ne pas boire, ou à fortement modérer sa consommation d'alcool qui, en bousculant une habitude au profit d'un nouveau comportement, suscite le plus de commentaires, de tous, de ceux qui ont été condamnés pour une CEA, comme de ceux qui ne l'ont jamais été. La suite du message, qui pourtant le met en situation, quand on conduit ensuite, est parfois occultée. Au cours des entretiens, il m'arrivait de rappeler que l'incitation à modérer sa consommation d'alcool ne valait que pour ceux qui devaient conduire. Lors de ma mission du quatrième trimestre de 2003, un avocat qui plaidait pour un homme accusé de CEA demandait l'indulgence du juge en lui faisant remarquer : « Qu'en France, pays de bonne chair et du bien boire (etc) », on ne pouvait pas condamner quelqu'un parce qu'il avait bu. J'ai assisté à plusieurs procès où le prévenu comparaisait pour CEA. Souvent, pour se défendre, il évoquait que s'il avait bu c'était parce que c'était son anniversaire, ou celui d'un proche. A chaque fois le juge devait rappeler que la loi n'interdit pas de boire mais de conduire ensuite.

La campagne de la prévention routière qui vise les jeunes qui sortent en groupe pour que l'un d'entre eux s'abstienne de boire de l'alcool, ne semble efficace que si dans le groupe il y a une fille qui s'abstiendra, assez naturellement, de boire. Jessica, 22 ans, et Sophie, 28 ans, ne boivent pas d'alcool en boîte ou lors d'une fête si après elles doivent conduire. Ce qui paraît être souvent leur tour. Elles constatent : « Les garçons ont du mal à ne pas boire dans une fête, même si avant ils disent qu'ils ne le feront pas ». Sylvain, 26 ans, ne croit pas beaucoup à l'efficacité de cette



campagne : « Ici on a l'impression que quand on boit pas on va pas s'amuser, ça veut rien dire ». Nous verrons que ce jeune homme a eu des accidents causés par une consommation d'alcool excessive.

Les propos de Gilles montrent que des récidivistes de CEA sont conscients des dommages causés par l'alcool, alors que d'autres hommes condamnés pour la même faute nient la nocivité de l'alcool au volant. Sur ce sujet, on trouve le même partage des opinions dans la population qui n'a jamais été sanctionnée pour CEA. Tous les hommes, avec qui je me suis entretenue, reconnaissent qu'un jour ou l'autre ils ont conduit en ayant bu, beaucoup trop ou juste un peu. Parmi les femmes, seules quelques unes pensent avoir pris le volant en ayant bu, pas beaucoup, mais sans doute au-delà de ce qui est toléré de nos jours. La majorité des femmes pensent ne jamais avoir commis cette infraction. Ces hommes et ces femmes condamnent l'inconscience et la dangerosité des gros buveurs, mais le buveur "raisonnable" (petit, occasionnel ...) bénéficie d'indulgence. Nombreux sont ceux qui évoquent un aspect « culturel » du boire, d'où une initiation à l'alcool qui le rendrait moins dangereux. Ils jugent le taux d'alcool toléré au volant injustement bas. Il faut noter que lorsque des hommes se réunissent pour parler et boire, la bouteille de rhum est posée sur la table et chacun se sert selon son envie et à son rythme. Cette remarque devrait être prise en compte par les concepteurs des campagnes de la sécurité routière. Dans la réalité, si les gens doivent compter, ils ne le feront pas en termes de quantité de verres bus mais davantage en quantité de bouteilles, ou de part d'une bouteille, selon le nombre de participants et la durée de la réunion. Les messages de la sécurité routière semblent viser des personnes qui boivent trois verres coup sur coup et prennent le volant. Ce n'est pas ainsi que les gens boivent, normalement. Plusieurs me l'ont fait remarquer et quant à savoir la taille des verres incriminés ... mieux vaut se fier à la bouteille.

Les conducteurs s'estiment à même d'évaluer leurs capacités à maîtriser leur véhicule après la consommation d'une boisson alcoolisée. Michaël souhaiterait que le test d'alcoolémie soit remplacé par une machine qui évaluerait non le degré d'imprégnation alcoolique des conducteurs, mais les atteintes réelles à la capacité de

conduire. Les personnes n'étant pas égales devant les dommages de l'alcool, elles ne devraient pas être pénalisées de la même façon.

Un seul des hommes entendus ici, Gilles, reconnaît, sans l'énoncer, qu'il est alcoolique. Il a été « mis dans le rhum », il a eu une obligation juridique de thérapie, la volonté lui manque pour résister à l'envie de boire. Il est malade, mais sa maladie est due à la sorcellerie. Tous les autres, quel que soit le nombre de fois où ils ont été condamnés pour CEA, ne considèrent pas qu'ils sont alcooliques. L'accoutumance au rhum, un alcool fort, freine ses effets nocifs. Devenir alcoolique, dominé par la dépendance, est à l'antithèse des comportements masculins valorisés.

Des gens jugent illogique que des boissons alcoolisées soient vendues dans les boutiques attenantes aux stations d'essence, ils trouvent cette proximité provocante.

La CEA à la Guadeloupe et en métropole suscite des commentaires proches sur certains points et divergents sur d'autres. L'étude que Jean-Marie Renouart a menée (en métropole) le conduit à constater que « ... chacun continue de penser que la conduite en état alcoolique reste une affaire d'appréciation personnelle » (p.53). Toutefois, les métropolitains se montrent plus intransigeants sur la CEA que les Antillais, ils souhaitent un renforcement des contrôles et un abaissement de l'alcoolémie tolérée car la peur de l'autre, imaginé comme un automobiliste ivre, prévaut (p. 56). À la Guadeloupe, l'automobiliste « chargé » fait peur, le buveur normal n'est pas imaginé comme suffisamment dangereux pour mériter les dures sanctions qui s'abattent sur lui dès qu'il franchit un taux d'alcoolémie jugé trop bas.

## **7. Ensorcellement, disculpation, responsabilité, dans l'interprétation des incidents routiers.**

Ce n'est pas une typologie que je présente ici. On ne peut pas faire correspondre un genre d'incident routier avec un type d'implication que tous les auteurs de cet incident reconnaîtraient. Néanmoins des tendances peuvent se dessiner. Dans les pages suivantes, le texte est présenté en partant des témoignages des personnes ; c'est-à-dire des récits que X puis Y (etc) m'ont faits de leurs péripéties routières (et non en partant de celles-ci). Cette démarche montre que des hommes ont une histoire routière lourde. Elle permet de saisir les glissements rhétoriques

présents dans les explications qu'un individu fournit pour rendre compte des incidents. En outre, l'étude du contexte invite, souvent, à plusieurs niveaux d'explication et de concert elle fait varier l'implication. Fréquemment l'auteur d'un incident en est aussi la victime.

Je rappelle que je qualifie d'incident routier tous les événements qui perturbent une façon « normale », sans histoire de circuler. J'y inclus les accidents, les contrôles policiers suivis de sanction, les prises de risque, les accidents tout justes évités, etc. Il s'agit d'épisodes qui sont propices à des commentaires.

#### **7 a. Quand la sorcellerie est évoquée.**

Évrard reconnaît sa responsabilité quand, sous l'emprise de l'alcool, il provoque un accident qui vaut une ITT de moins de 3 mois à l'autre conducteur. De l'accident et de ses conséquences, le passage devant le tribunal, la sanction, il dit : « Oh, on prend ses responsabilités, on a fait ce qu'il fallait pas, y a pas question de pénible ou pas, on est conscient de ce qu'on a fait ». C'est l'unique fois où cet homme fait un accident en heurtant un autre véhicule et blesse une personne. Évrard, en revanche, n'accepte pas les sanctions consécutives aux contrôles systématiques des policiers. Lors de ceux-ci, deux fois il est condamné pour CEA. Comme il n'avait rien fait, il ne se sent pas coupable d'autant que son taux d'alcoolémie n'était pas très haut. À une autre occasion, un dimanche matin à l'aube après une nuit de fête, il est pris avec 3,96 gr/litre de sang. Il reconnaît qu'il avait trop bu mais comme à chaque fois qu'il se juge dans cet état, il roule doucement. Lors du procès, le magistrat lui fait remarquer que, normalement, un individu avec ce taux d'alcoolémie « entre dans le coma ou est à l'agonie ». Évrard me rapporte ces propos avec un brin de fierté, d'autant qu'ils vont dans le sens de ce qu'il pense : le taux d'alcool toléré au volant n'est pas adapté aux Antilles où les habitants ont le corps habitué à l'alcool. Il ne se sent responsable de rien n'ayant fait de tort à personne. À trois reprises, alors qu'il n'a pas bu (les tests d'alcoolémie le prouvent), sa voiture quitte la route, elle est très endommagée, mais lui est indemne, sans blessure. Voyons en détail un de ces cas qui le trouble. Il roule puis, brusquement, il est contraint de donner un coup de volant pour éviter un chien, il va trop vite pour cette manœuvre, son véhicule tombe d'un

pont. Je lui demande si cette succession d'accidents lui fait penser à de la sorcellerie, il répond « Je crois pas en ça, mais dans ma famille tous les jours on parle de ça, ils veulent que j'aïlle voir un *gadedzafè* (voyant-guérisseur) ». L'accident qu'il fait pour éviter le chien est précédé d'un événement incompréhensible. Il dort, raconte-t-il, « Puis je ne fais que me réveiller et je pars avec la voiture et c'est l'accident moins de deux kilomètres plus loin. Pourquoi se lever tout d'un coup et prendre la voiture précipitamment ? Ce qui est bizarre, c'est que j'étais couché et je prends le volant pour aller nulle part. Il était 16 h, une heure où le dimanche je sors pas ». Sa famille pense qu'on lui a fait de la sorcellerie pour qu'il se tue en voiture. Lui dit ne pas y croire. Pourtant, il se donne la peine de me signaler que la mère d'une de ses anciennes compagnes lui a dit : « Qu'elle s'occuperait » de lui (mots d'une menace en sorcellerie) et qu'à trois reprises il a eu un comportement incompréhensible aboutissant à l'accident. Il est dubitatif quant à la cause de ces incidents.

Léonard (31 ans ouvrier agricole) est incarcéré pour homicide involontaire avec délit de fuite, défaut d'assurance, de permis et une CEA de 0,80 gr/litre de sang. Cet homme me raconte qu'il ne comprend rien à la raison qui l'a poussé à prendre le volant un soir à 18h. « Je voulais pas sortir et je sors comme si c'est une force qui me pousse ». Il prend une voie à contresens et c'est l'accident, le premier de sa vie. Il s'enfuit car il sait ne pas être en règle (pas d'assurance, pas de permis). Léonard pense que l'accident est dû à la sorcellerie, il s'est senti dominé par une force qui l'a amené à prendre le volant alors qu'il n'avait pas de raison de le faire et c'est le drame : un mort et deux blessés graves et pour lui la prison.

Voyons le témoignage d'une victime d'un conducteur. J'ai déjà mentionné que Pierre, a eu un très grave accident en conduisant un scooter alors qu'il n'avait ni bu ni fumé de l'herbe auparavant. Voici les faits : il conduit son deux roues, avec un copain comme passager, quand un camion qui vient en sens inverse tourne, coupe la route du scooter ne laissant pas le temps au conducteur de freiner efficacement, et renverse l'engin. Les deux jeunes hommes sont très gravement blessés. Pierre, outre un traumatisme crânien et de trois jours passés dans le coma, a de multiples fractures (les deux jambes, une hanche, le poignet, la mâchoire sont cassés). Il reste deux mois au centre hospitalier et un autre dans un centre de rééducation. Deux ans après cet

accident, il marche avec une canne anglaise et doit subir une nouvelle intervention chirurgicale. Le passager reste une semaine dans le coma, il a de nombreuses blessures. Le tort de ces deux jeunes garçons est de n'avoir pas porté de casque, on découvre aussi que Pierre a un couteau sur lui, ce qui lui est défavorable vu qu'il a déjà eu des problèmes avec la justice pour des histoires de trafic de stupéfiant. Toutefois, la responsabilité de l'accident va au conducteur du camion. Pierre a déjà eu des accidents sur la route, pas très graves, de ceux qui résultent de l'accrochage entre un automobiliste et un conducteur de scooter et il sait se montrer violent quand il n'est pas dans son tort. Il assume sa responsabilité s'il prend un risque en conduisant, tombe et se blesse. Dans l'histoire de son grave accident un événement inopiné change le projet de sortie des deux jeunes hommes. Ils devaient se déplacer à moto quand un copain demande à Pierre son véhicule car il doit raccompagner une fille. Pierre accède à la requête de son ami et en échange prend le scooter de ce dernier. C'est cet imprévu qui fait penser à Pierre et à son ami, le passager, qu'il y a vraisemblablement de la sorcellerie dans cette histoire. En roulant à moto, l'accident aurait pu se passer autrement, pour autant qu'il eût dû avoir lieu. Ils pensent qu'un « travail (en sorcellerie) » a été fait pour les rendre plus vulnérables, peut-être que le booster a été « travaillé ». Ils n'incriminent pas l'ami, il se pourrait qu'il ait été l'objet d'une manipulation en sorcellerie. Pierre reconnaît qu'avec un casque lui et son passager n'auraient pas été aussi gravement touchés, mais ils l'auraient été quand même. Depuis cette mésaventure, qui fait dire à Pierre : « Je vois jusqu'où un accident ça peut mener » il met un casque s'il fait un long trajet. Il n'aime pas porter cette protection : « C'est lourd et quand t'as beaucoup de cheveux ça va pas bien » dit-il, lui est coiffé de *dreadlocks*.

J'ai déjà rapporté le témoignage de Gilles sur un *ripage* technique qu'il a fait en état alcoolique et qui s'est fort mal terminé. Dans une certaine mesure, il admet sa responsabilité dans ce drame, le défi que l'autre homme et lui se sont lancé et le lieu choisi pour le réaliser étaient une prise de risque énorme. Mais c'est l'alcool qui l'a poussé dans cette histoire insensée et de sa consommation excessive, il n'est pas responsable. Gilles constate qu'il a des accidents que lorsqu'il a bu auparavant. Il a été contrôlé 8 à 10 fois en CEA, parfois lors de contrôles systématiques alors qu'il

n'avait commis aucun accident. Certaines des sanctions étaient accompagnées d'une obligation de soin. Il s'y est soumis mais sans résultat. « La thérapie ça marche pas vraiment, quand je fais la fête je pense pas à ça » dit-il. Gilles ne comprend pas pourquoi il n'a pas de volonté. Après chaque accident il se jure de ne plus boire mais recommence. Il pense : « Des jaloux m'ont mis dans le rhum ». Sa mère partage cet avis : « On le fait boire » dit-elle. Sur le fond, cet ensorcellement excuse Gilles pour les accidents, la cause de ceux-ci se situe hors de lui. En même temps cet homme ne croit pas que « la sorcellerie soit tellement ancrée » chez lui car c'est seulement l'alcool qui lui occasionne des difficultés, notons que certaines sont suffisamment graves pour le conduire en prison. Il y a des années de cela, Gilles a été inculpé d'homicide involontaire mais totalement excusé. Avant le passage d'une course cycliste, les policiers passent plusieurs fois pour que les spectateurs se rangent sur les bas-côtés. La circulation automobile n'est pas encore arrêtée. Gilles roule à moto quand une femme « connue pour avoir l'esprit dérangé » dit-il, traverse juste quand il arrive. Il ne peut l'éviter, la femme décède un peu plus tard. Les nombreux témoins attestent que Gilles ne roulait pas vite et que la femme a échappé à la surveillance de ses proches. Les policiers sont dans les parages, l'alcootest de Gilles est négatif. Les conséquences de l'accident l'ennuient, mais elles ne lui causent aucune difficulté avec la loi, il n'en est pas responsable. Il ne voit aucune sorcellerie dans cette affaire. La persécution magique le pousse à boire pour qu'il se mette dans des situations qui lui font du tort.

Lors d'une enquête précédente, j'ai rencontré une femme qui traversait une grave crise en sorcellerie, la série de malheurs qu'elle essayait était due à la persécution magique, pensait-elle. Un événement l'avait effrayée et affermie dans la croyance qu'elle était persécutée. Elle conduisait calmement quand soudain le volant échappe à son contrôle, elle lutte pour en conserver la maîtrise et éviter de faire une embardée qui aurait pu lui coûter la vie vu la direction que le véhicule prenait. Selon elle, ce volant « fou » avec lequel elle se bat pour en garder la direction n'est explicable que par la présence d'esprits qui le manipulaient. J'ai recueilli plusieurs récits de cette veine. La conduite automobile si elle est décrite comme relevant de l'ordre du volontaire et du contrôle est aussi un domaine d'action où l'aléatoire à sa

place, ou de l'inopiné surgit. C'est cet imprévisible, vécu comme une coïncidence curieuse, qui est propice à une interprétation par la persécution magique.

Rappelons l'analyse d'Evans-Pritchard sur les explications des événements malencontreux par la sorcellerie, telles que les fournissent les Azandés. Il prend l'exemple du grenier qui s'effondre et blesse des personnes qui cherchaient son ombre pour s'abriter de la chaleur (p. 102-103). Les Azandés savent que les termites rongent les montants des greniers et que parfois un vieux bâtiment s'effondre. Aux heures les plus chaudes, les villageois ont pour habitude de se protéger de la chaleur en s'installant sous ces greniers pour bavarder, etc. L'anthropologue reprend les interrogations des Azandés : « Eh bien, pourquoi faut-il que ces personnes-là se soient précisément trouvées sous ce grenier précis au moment précis où il s'est effondré ? Il devait s'effondrer cela s'entend facilement, mais pourquoi fallait-il qu'il s'effondrât au moment particulier où ces personnes particulières étaient assises à son ombre ? Voilà des années qu'il aurait pu s'effondrer. Pourquoi faut-il justement qu'il tombe quand certaines personnes viennent lui demander un abri bienfaisant ? ». Contrairement à ce questionnement des villageois : « Nos esprits ne voient qu'un seul rapport entre ces deux faits dont les causes sont indépendantes : c'est un rapport de coïncidence dans le temps et dans l'espace. Nous n'avons pas à expliquer pourquoi les deux enchaînements de causes se sont croisés à un certain moment et dans un certain lieu, car ils ne sont pas interdépendants ». En revanche, chez les Azandés : « La sorcellerie explique en quoi ces deux survenances coïncident ».

Je présente, ci-dessous, le témoignage de deux jeunes garçons, David (18 ans) et Benoît (19 ans), nous les avons déjà entendus dans la partie de ce rapport consacrée aux *ripages*. L'un et l'autre en sont férus, ils aiment les prises de risques, les dangers inhérents à ces courses. Ici, je rapporte leurs propos sur l'influence de la sorcellerie dans leurs vies. Les récits de ces deux jeunes garçons visent à montrer, au lecteur non ethnologue ou peu familier des Antilles, qu'il est difficile de cerner la distribution sociologique d'une croyance, comme la sorcellerie, au sein d'une population générale. Ces témoignages, comme certains évoqués précédemment, montrent que la croyance dans la persécution magique n'est pas le seul fait de personnes âgées, vivant à la campagne, confinées dans des « survivances ». Elle est

vivace (aussi, même) dans des milieux de jeunes gens fascinés par un certain mode de vie des *blacks* des U.S.A. qui privilégient la violence, la dureté, la provocation. Pour ces jeunes, comme pour tous ceux qui essuient des persécutions magiques, les événements et déboires de la vie ne se décryptent pas tous à travers la grille de lecture de la sorcellerie. C'est le contexte et plus précisément, voudrais-je montrer, la façon dont il active le sens de certaines valeurs qui incite à interpréter des événements comme relevant de sa responsabilité, de la sorcellerie, à moins qu'il permette de se disculper. Deux autres remarques sont à faire pour expliquer le changement dans l'interprétation d'un événement. Elle peut varier au gré des épisodes qui suivent et la confiance dans les paroles d'un voyant-guérisseur peut être confortée, ou remise en cause, au fil de l'histoire.

David (18 ans) est incarcéré pour la quatrième fois. Il le fut deux fois comme mineur, à 16 ans il entre en prison pour une première peine, courte celle-là. C'est des vols avec effraction et la dernière fois avec séquestration qui le conduisent en détention. Il a volé plusieurs scooters et voitures, le plus souvent il abandonne l'engin quand il n'a plus d'essence. Il a eu deux accidents de booster qui lui valurent d'être blessé. Une fois, sur un scooter gonflé, il va trop vite pour éviter une voiture qui tourne, le choc lui vaut une hospitalisation de quelques jours. Peu avant son incarcération, une nuit où il roule sur un booster volé dont il a trafiqué un câble, celui-ci se coince et entraîne David dans une chute violente. Le jeune homme reconnaît sa responsabilité dans ces accidents. Il ne porte jamais de casque, il pense que cette protection est pour les conducteurs de motos puissantes. La mère de David, choquée et blessée de voir son fils qui depuis ses 16 ans ne fait que « rentrer et sortir de prison », l'emmène chez un voyant-guérisseur. Ce dernier dit aux consultants qu'il est vraisemblable que David ait dérobé un objet « arrangé (par la sorcellerie) » qui le pousse à voler toujours. L'objet incriminé ayant été travaillé dans un but maléfique, soit pour punir les voleurs par où ils fautent, soit dans un but étranger au vol. David et sa mère croient à cette interprétation. Le jeune homme ne comprend pas pourquoi les projets qu'il fait en sortant de prison, comme de travailler avec son oncle dans une entreprise d'espaces verts, ne tiennent pas longtemps. A la fin de ses peines, c'est-à-dire à trois reprises, il décide de se ressaisir, soutenu en cela par sa



famille. Il échoue toujours. Il vole à nouveau. C'est l'impossibilité qui lui est faite de mener sa vie autrement qu'il ne comprend pas. Sa mère, qui vit avec un Haïtien, a été en Haïti « pour arranger cela ». Néanmoins et en même temps qu'il évoque la sorcellerie qui marque sa vie d'un échec auquel il ne réussit pas à remédier, David reconnaît : « Mes ennuis, je pense que moi aussi je suis responsable ». Je reviendrai sur l'ambivalence de ces propos ultérieurement après avoir présenté d'autres témoignages de jeunes hommes.

Benoît (19 ans) est incarcéré pour l'assassinat d'un copain, un trafiquant d'herbe, qui lui avait « manqué de respect ». Il assume entièrement son acte : il sait ce qui s'est passé. Il a 17 ans lors des faits. Benoît vole et fume de l'herbe depuis ses 11 ans. Il ne sait pas conduire une voiture, mais il a volé plusieurs boosters. Un jour il roule sur un scooter volé qui fonctionne « en prise directe », il contrôle mal la vitesse de la machine, il glisse sur une flaque d'eau, se casse une cheville et est dirigé vers l'hôpital. Il assume sa responsabilité dans cet accident comme à l'occasion tous ceux qu'il a eus lors de *ripages*. Je rappelle que c'est Benoît qui, ayant été le témoin d'un grave accident survenu à un de ses copains lors d'une course, dit : « Quand tu vois ça (l'accident) tu réfléchis, mais quand tu conduis il y a une folie qui passe en toi et tu arrives pas à te contrôler ». Lorsque j'évoque avec lui la sorcellerie, il est loquace sur ses expériences et les interrogations qui en découlent. Il s'interroge sur l'impossibilité qui lui est faite de ne pas voler. « Avant (la prison) dès que j'avais une envie de quelque chose, je le prenais » dit-il. Benoît avait moins de 17 ans âge de son incarcération. Il ne pouvait pas s'empêcher de voler. Sa réflexion sur l'impasse où il était, le conduit à penser « A force de voler, alors qu'on est dans un pays où les gens s'attachent beaucoup à la sorcellerie (...) A force de voler les gens, ils te jettent un sort. Si tu voles tous les jours, tu peux pas t'arrêter de voler, ça c'est un sort ». Ses divers chapardages ne lui laissent pas la conscience tranquille. « Je crois en Dieu, et même si je volais, je demandais pardon après, j'allais à l'église ». Il est difficile de démêler ce qui relève de la crainte, d'un remord sincère, de sentiments complexes. Il me raconte l'épisode suivant en me signalant que je suis la première personne à qui il livre ce récit, vu sa teneur je le crois volontiers. En compagnie d'un très bon ami, il se rend chez une copine de celui-ci. Benoît remarque que dans le sac de la jeune fille il y

a « au moins trois mille francs ». « J'ai volé mille francs (...) J'étais tellement bon ami au gars qu'ils pouvaient pas me soupçonner. Ils ont soupçonné la famille (de la jeune fille) mais pas moi », dit-il. Puis la victime dit qu'elle va consulter un *gadedzafé* (voyant-guérisseur) « pour savoir qui a pris l'argent ». « Moi ça m'a fait peur, je suis allé à l'église pour prier, prier ». Benoît espère que sa supplique lui évitera d'être dénoncé par le voyant, en outre il regrette son acte. Remarquons que ce vol n'a rien de glorieux dans un système de valeurs qui privilégie la prise de risque. Plus tard la jeune fille annonce que le voyant a mis en cause sa mère, c'est un immense soulagement pour Benoît. Il perçoit son geste comme étant involontaire, il en a honte, il se sent coupable envers son ami. Une femme, proche de la mère de Benoît, explique à celle-ci que c'est la sorcellerie qui cause le comportement de son fils. Elle lui conseille d'aller consulter un voyant-guérisseur. « Mais ma mère n'aime pas ça, elle ne prend pas ça à la légère, mais elle ne va pas appliquer ce qu'on vient de lui dire ». L'ambivalence de cette femme sur la sorcellerie et les voyants-guérisseurs est des plus courante.

Ces récits mettent en perspective les interprétations d'incidents routiers que les hommes jeunes appréhendent comme relevant de la sorcellerie et celles qui sont prises comme du ressort de la responsabilité. Ce thème sera repris dans la conclusion de ce chapitre. Notons que les jeunes conducteurs sont les plus exposés aux accidents de la route.

#### **7 b. Entre responsabilité et disculpation.**

Fernand, 31 ans, est incarcéré pour un accident qu'il a eu en conduisant une moto. Il avait un taux d'alcoolémie prohibé, il ne possédait pas de permis de conduire, le véhicule n'était pas assuré. Son passager, gravement blessé, actuellement vit dans un fauteuil roulant. Cinq ans auparavant mon interlocuteur avait été inculpé d'homicide involontaire avec circonstances aggravantes et condamné à une peine de prison ferme, à une autre assortie d'un sursis, son permis de conduire avait été supprimé et accompagné d'une mesure qui lui interdisait de le passer pendant cinq ans. Un an avant ce drame, il avait eu un accident matériel et s'enfuyait à bord de sa voiture car elle n'était pas assurée. Reprenons par ordre chronologique les accidents

de cet homme qui dit de lui : « Je ne suis pas quelqu'un qui fait des accidents à chaque occasion, moi je dirais je suis un bon chauffeur quand même ». Il précise « A l'armée je suis sorti meilleur chauffeur », il est aussi un bon mécanicien « Je connais toutes les pièces d'une voiture », dit-il. Premier accident, en 1993. Il conduit une voiture non assurée — il n'a jamais pris une assurance de sa vie — avec des copains à bord. Ils ont tous fumé de l'herbe auparavant, mais pas bu. À un stop il heurte l'arrière de la voiture qui le précède. Quand le chauffeur descend, un de ses amis lui dit « Vas-y roule », dans la manœuvre il touche un autre véhicule. « Alors là j'ai mis les gaz. Avec les amis dans la voiture on a fait les fous, je roulais vraiment vite ». Il reconnaît que c'est une histoire insensée, car même sans assurance il aurait pu s'entendre avec le conducteur dont il avait abîmé la voiture en le dédommageant pour le clignotant cassé et le pare choc enfoncé. Il met sur le compte de l'herbe fumée son comportement et celui de ses amis qui le poussaient à fuir en faisant de la vitesse. Ils ont beaucoup rigolé lors de cette équipée, mais il sait qu'il est responsable de tout vu qu'il connaissait bien l'influence de la drogue. En 1997, il commet un homicide involontaire avec circonstances aggravantes en conduisant une voiture, louée celle-ci donc assurée. Au petit matin, il sort d'une boîte de nuit du Gosier en compagnie d'un ami et de deux jeunes filles, des touristes, qu'ils viennent de rencontrer. Ils décident de faire « Une virée jusqu'en Basse-Terre ». Il y a peu de circulation, Fernand conduit très vite, il se fait surprendre par les travaux d'un rond-point en construction sur la route. Le véhicule fait plusieurs tonneaux, une passagère meurt lors de l'accident, les trois autres occupants de la voiture sont blessés. Les gendarmes constatent que le taux d'alcoolémie de Fernand est élevé. De cet accident il dit : « C'est moi, j'ai pris des risques » et dans la foulée il ajoute « et j'ai fait un autre accident avant de rentrer en prison » (je le présenterai ultérieurement). Il reconnaît sa responsabilité dans l'accident qui vaut la vie à une jeune fille, il avait bu et conduisait trop vite. Quand j'évoque le fait qu'il avait perdu le contrôle du véhicule, il s'insurge. Il était maître de la voiture, dit-il, le problème c'était les travaux dont il ignorait la présence. Il commente « Je sais que je prends des risques puisque la loi me condamne à ne pas conduire des véhicules. J'ai tort, je l'admets ». Mais pour un homme jeune, être en tort par rapport à la loi parce qu'on prend des risques, ce n'est pas déroger. Quand je

lui demande si cet accident l'a secoué et a modifié sa façon de conduire, il répond : « Je dirai pas que ça m'a secoué, mais je suis conscient. Mais l'esprit ne reste pas bloqué sur l'accident. J'ai toujours conduit après, sans être obnubilé ». Quant au changement dans sa conduite il consistait à prendre des petites routes, où les policiers sont rares, puisque son permis était supprimé : « C'était le chat et la souris », dit-il. Du jugement et de sa condamnation, il pense : « Ça m'a pas changé de personne ». C'est un accident survenu en 2002 qui lui vaut son incarcération. À 6 heures ou 7 heures du matin il rentre d'un mariage où il a « bien bu ». Il roule à moto, sans permis, le véhicule n'est pas assuré. Il a un copain pour passager, aucun de ces jeunes hommes ne porte de casque. La moto glisse dans un virage et tombe. La tête de l'ami cogne contre un trottoir, Fernand est « à peine blessé ». De l'accident il dit : « Je me sentais à l'aise, c'est le virage qui était trop sec et m'a surpris », explication du même registre que celle qui vaut pour l'accident précédent. Fernand va voir son copain à l'hôpital. Ce dernier, gravement atteint, est envoyé en métropole. Il revient dans un fauteuil roulant. Depuis ce retour les jeunes hommes ne se sont pas rencontrés, Fernand est en prison. La victime porte plainte et demande des dédommagements, mais la moto n'était pas assurée. Cet accident touche davantage Fernand que le précédent car il connaît la victime. « Ça m'embête cette histoire. Je sais que je lui ai gâché sa vie, c'est une jeune personne. Je lui dois des choses. C'est un mystère de la vie, c'est une expérience pour moi », dit-il. Il m'assure que ce drame lui a fait prendre conscience de la nécessité de conduire avec le permis et d'être assuré, il ne conduira plus sans être en règle affirme-t-il. Il sait que s'il l'avait été, il ne serait pas en prison et son copain aurait des dédommagements. Quand Fernand évoque « un mystère de la vie » il parle de fatalité et non de sorcellerie. Notons que la fatalité est de l'ordre de « Ce qui est écrit », soit ce qui est voulu par Dieu. En revanche, la sorcellerie relève de ce qui est voulu par les mauvais sentiments des hommes qui font de la magie maléfique. Par exemple, les « maladies naturelles » sont dites « maladies de Dieu », les « maladies surnaturelles » sont qualifiées de « maladies des hommes ». Dans le premier cas la cause du malheur est Dieu, dans le second les sorciers. La mère de Fernand est un Témoin de Jéhovah, il a été élevé dans cette religion. Celle-ci condamne fermement la croyance dans la

sorcellerie et les pratiques magiques. Enfant il a étudié avec les Témoins de Jéhovah, mais « Maintenant je ne suis pas tellement sur la religion, je crois en Dieu mais je ne fréquente pas les églises » dit-il. De sa mère, il me rapporte : « Elle sait que c'est moi qui est un peu trop têtu. Elle sait que j'ai fait mes fautes et que je suis en train de payer pour ça ». Il partage ce jugement. Depuis le début de son incarcération, pour l'accident à moto, d'autres peines se sont ajoutées, pour dégradation de biens, violence avec usage d'une arme. Nous l'avons vu, il admet ses torts dans les accidents, plus précisément il reconnaît qu'il avait pris des risques, ceux inhérents à la boisson et la vitesse. Toutefois, il récuse l'idée qu'il avait perdu le contrôle des véhicules qu'il conduisait, c'est les travaux du rond-point et le virage « trop sec », alors qu'il était « à l'aise », qui sont les principaux responsables des accidents, ce qui atténue sa faute. Sans ces travaux-là et ce virage-là, il n'aurait pas eu ces deux accidents dramatiques. C'est eux, davantage que son état d'alcoolémie et la vitesse, qui ne l'empêchaient pas d'être maître du véhicule qu'il conduisait, qui sont la cause des drames.

Félix, 37 ans, est en détention pour conduite en état alcoolique, son permis était suspendu et son véhicule non assuré quand il a un accident. Une condamnation précédente lui avait valu une suspension de son permis et une peine de prison avec sursis. Il avait fait un accident de voiture avec un taux d'alcoolémie élevé, il n'est pas très loquace sur cet événement. Lors du second incident, le sursis tombe, il est incarcéré. Il est plus bavard sur cet accident qui lui vaut l'emprisonnement. Cette fois son taux d'alcoolémie n'est pas très élevé et il peut mettre en avant des circonstances qui le disculperaient. En rentrant chez lui après une « nuit blanche », où il n'a bu que quelques bières car il était fatigué par son travail, « tout d'un coup la voiture est partie (...) C'est comme si je m'endormais derrière le volant », dit-il. Son véhicule percute un car de transport en commun. La voiture de Félix, une petite Fiat, est « bousillée » mais lui n'a « pas grand-chose ». Il ne met pas l'accident sur le compte de l'alcool car il peut boire bien davantage, ni sur celui de la sorcellerie. C'est la fatigue due à un excès de travail qu'il incrimine. Depuis la suspension de son permis cet homme n'a jamais respecté cette mesure. Il est employé dans une entreprise de pose d'objets en aluminium, il conduit la voiture du patron pour se rendre chez les

clients, il utilise son véhicule pour ses déplacements personnels et aller à son entreprise. Comme la quasi-totalité des gens soumis à une suspension ou une annulation du permis de conduire il explique qu'il ne peut pas travailler, vivre, sans conduire. Il reconnaît ses torts par rapport à la loi : « J'avais bu, pas de permis, pas d'assurance » dit-il. Néanmoins il tempère, il avait peu bu, il ne pouvait pas ne pas conduire. Quant à l'assurance, il avait acheté sa voiture d'occasion à une personne qui n'avait pas changé sa carte grise, Félix n'a donc pas pu assurer ce véhicule, ce que normalement il fait. Pour cet homme la conduite n'a aucun attrait particulier, il achète des petites voitures, y voit l'aspect utilitaire et n'a jamais fait de *ripage*.

On peut recenser des faits, assez communément évoqués par des conducteurs, qui disculpent lors des incidents routiers. Le prix de l'assurance est toujours mis en cause par une personne qui ne l'a pas achetée. Une femme dit : « Y a des priorités, j'ai deux grandes filles étudiantes en France, je préfère leur envoyer de l'argent ». Les animaux, les chiens errants en particulier, qui traversent la route ou dont les cadavres encombrant la chaussée sont des causes d'accidents. Les intempéries, les fortes pluies qui laissent de l'eau stagnante sur les routes sont dangereuses. Certaines personnes imputent à la chaleur l'énervement qu'elles manifestent dans des bouchons. Conduire en dépit d'une suspension ou d'une annulation du permis est un acte auquel on est contraint si l'on souhaite continuer à mener une vie normale, travailler, etc. Rappelons la remarque lapidaire d'Evrard (qui assure toujours son véhicule, mais conduit alors que son permis est suspendu) : « C'est pas le permis qui conduit c'est moi ». Précisons que l'organisation des transports en commun est très lacunaire en Guadeloupe. Les pénalités dues aux contrôles systématiques des policiers disculpent le conducteur « qui n'a rien fait » qu'on puisse lui reprocher dans sa façon de conduire. En métropole comme en Guadeloupe « ...l'opinion que l'accident est ou devrait être le seul véritable critère de l'infraction est largement partagée» (Rénouard, p.76).

### **7 c. Assumer sa responsabilité.**

Jean-Michel (43 ans) est agriculteur. Depuis plus de vingt ans il conduit des voitures, le plus souvent du genre camionnette, pour transporter ses denrées. Jeune,

il a échoué deux fois au code du permis de conduire et a renoncé à passer cet examen. Il achète ses véhicules en « troisième ou quatrième main » et ne s'occupe ni de la carte grise, ni de l'assurance, ni du contrôle technique. Il n'a jamais eu d'accident. Ces dernières années, les contrôles systématiques de la police étant plus fréquents, il est condamné pour récidives de CEA et absence des papiers réglementaires. Il ne paie pas ses amendes. Je le rencontre en prison, le sursis dont il bénéficiait est tombé. Il n'a pas de commentaire particulier à faire sur sa manière de conduire. Cet homme, très affable et tranquille, évoque son incarcération de quelques mois avec un petit sourire : « Je ne pense pas payer cher, vu le nombre de fois où j'ai eu des problèmes avec les policiers », dit-il. Pendant de nombreuses années il échappe aux contrôles des forces de l'ordre, il savait quels chemins emprunter pour les éviter et il connaissait les heures où elles n'étaient pas sur la route. Pour Jean-Michel la situation s'est gâtée quand les contrôles sont devenus plus fréquents. Des policiers, il dit : « Maintenant ils n'ont plus d'heure, ils sont là tout le temps, même à minuit, une heure du matin ». Jean-Michel ne fait pas de vitesse vu le type de véhicule qu'il conduit, jeune il aimait faire des *ripages* en mobylette. Il assume les faits qui l'ont conduit en prison, il a usé et abusé de l'indulgence et des lacunes des autorités à l'époque où elles avaient cours. Même s'il n'a jamais été condamné pour un fort taux d'alcoolémie et n'a pas eu d'accident, il envisage de ne plus conduire en ayant bu. Sur le sujet de la mise en règle de ses papiers : silence. « Je vais faire ma femme passer le permis » dit-il finalement. Jean-Michel assume avec tranquillité ses actes et les condamnations qui ont suivi. Il aurait pu se vanter d'avoir longtemps déjoué la surveillance de la police, comme le font de nombreux conducteurs qui savent ne pas être en règle. Il ne le fait pas, il n'y a nulle forfanterie dans ses propos, seulement la satisfaction de s'être tiré à bon compte, somme toute, de l'irrégularité de sa situation d'automobiliste, même si son histoire se termine par quelques mois de prison ... mais après tant d'années de non-conformité à la loi.

Voyons comment deux jeunes hommes rendent compte d'accidents typiques de leur classe d'âge. Sylvain (26 ans) a son permis de conduire depuis 5 ans, sa mère lui a payé les frais de cet examen en espérant qu'il aide son fils à trouver un travail. Alors qu'il n'est encore qu'un conducteur inexpérimenté au volant d'une voiture de

location, il a un accident matériel. Au soir du dimanche de Pâques, journée très fêtée aux Antilles, Sylvain s'efforce de suivre les voitures de ses copains qui se rendent sur une plage où une animation est prévue. Tous vont vite. « J'essayais de suivre le train, le train de voitures, j'y suis pas arrivé et je me suis planté » dit-il. La voiture va dans le fossé, ni lui ni ses passagers ne sont blessés. Son taux d'alcoolémie est légèrement supérieur à celui autorisé, son permis est suspendu pour trois mois. Il n'impute pas l'accident à l'alcool mais à la vitesse qu'il tentait de faire alors qu'il était un conducteur novice ; il avait essayé de dépasser plusieurs véhicules, en vain. Il me rapporte un accident qu'il a eu à 17 ou 18 ans et qu'il attribue à l'alcool. C'est l'époque du carnaval, Sylvain a bu et roule à scooter. Il "voit", mais sans réaliser vraiment, un groupe de gens du carnaval qui occupe la chaussée. Il prend conscience qu'il roule vers eux à vive allure, il a comme seule issue de se jeter sur une voiture en stationnement. Sylvain ne porte pas de casque, il sort du choc « sérieusement sonné ». De cet accident, dont il assume l'entière responsabilité vu son ébriété, il dit : « Fallait être aveugle pour pas voir les gens, en plus ils faisaient du bruit ». Une fois, Sylvain est victime d'un automobiliste qui percute son scooter par l'arrière. Le conducteur est ivre, effondré sur son volant, sans permis ni assurance. L'engin de Sylvain est assuré mais lui ne porte pas de casque, il est dirigé vers l'hôpital. Thierry, 22 ans, n'a pas de permis, il conduit une voiture qu'il a payée mais elle est au nom d'un copain et pas assurée. Un jour, alors qu'il avait bu du whisky et fumé de l'herbe, il conduit son véhicule, dépasse un car sans réaliser qu'une voiture vient en face : c'est le choc, même si les conducteurs freinent au maximum. Thierry a peur car il est dépourvu de permis et d'assurance, il le dit à l'autre conducteur et propose de le dédommager en argent liquide. Un accord est trouvé. Thierry admet que le joint et l'alcool l'ont « speedé ». Plusieurs fois il est arrêté par la police, il ne porte jamais de casque en roulant à scooter, il ne paie pas les amendes. Notons que ce jeune homme colle un A à l'arrière de son véhicule en espérant gruger les policiers pour qu'ils lui « donnent une petite faveur » comme à un conducteur débutant et encore maladroit.

Au fil de ces pages nous avons vu que d'autres hommes jeunes assument leur responsabilité lorsqu'ils ont un accident consécutif à une prise de risque, qu'il



s'agisse de celle propre aux *ripages*, à la vitesse, à la consommation d'alcool ou de drogue en conduisant, etc.

Un accident est attribué à la sorcellerie quand de l'inopiné ou bien de l'imprévu surgit au fil de l'histoire qui le précède. Les victimes, qu'elles soient elles-mêmes contusionnées ou qu'elles fassent des blessés ou des morts, s'interrogent sur l'existence d'un lien plausible qui existerait entre cet inopiné et le malheur. Cette quête de sens n'est pas le propre des Antillais. Le voyageur prévu sur un vol aérien qui, suite à un événement fortuit, en change pour un autre qui se déroulera mal cherchera un sens à ce malheur s'il est accidenté. S'il perd la vie ses proches le feront fort vraisemblablement. Des événements fortuits, inopinés, qui se terminent de façon funeste poussent à l'interrogation. Il se trouve qu'aux Antilles parmi les causalités évoquées il y a la sorcellerie. Les individus qui ont eu un accident, ou qui y ont échappé de justesse, s'ils peuvent inscrire cet événement dans une série de malheurs qu'ils essuient, quel que soit le domaine où s'expriment ces déconvenues, interpréteront cette accumulation d'épreuves comme une crise en sorcellerie. Ces personnes penseront être persécutées par un individu qui leur a jeté un sort.

Il ne serait pas judicieux de prétendre résumer en quelques lignes ce qu'est la sorcellerie. Il me semble plus pertinent de rappeler certaines de ses thématiques qui apparaissent dans cette recherche. Jeanne Favret-Saada dans son étude de la sorcellerie en Mayenne a mis en évidence que celle-ci est une histoire de circulation de forces. Celle de l'ensorcelé lui échappe au profit de celle de son sorcier dans un système de vases communicants. Ce dispositif est réversible au bénéfice du persécuté s'il trouve l'aide d'un désorceleur efficace. Aux Antilles (Bougerol, 1997) la sorcellerie est aussi une histoire de rapport de forces même si le dispositif n'est pas entièrement semblable à celui décrit par J. Favret-Saada. La force que l'ensorcelé perd ne l'est pas au bénéfice direct de son persécuteur. Toutefois, c'est parce que le sorcier a plus de force et donc de pouvoir que l'autre partie que celle-ci est changée en victime, en persécutée, qui n'a plus prise sur son destin. Le persécuteur manifeste sa force envers sa victime par une emprise sur sa vie, suffisante pour en déterminer quelques épisodes cruciaux. Aux Antilles, contrairement au Bocage normand, la sorcellerie a

une valeur quasi-officielle pour expliquer le malheur. En Afrique aussi, comme l'a montré Marc Augé, la sorcellerie a un statut « proche de l'officialité » (1982, p. 215). Les ensorcelés qui évoquent leurs revers ne craignent pas d'être pris pour des « arriérés », comme le redoutent les gens du Bocage qui n'évoquent leurs tourments qu'avec d'autres persécutés. Toutefois, à la Guadeloupe, reconnaître être ensorcelé, donc faible même si cet état est réversible, ne s'énonce pas indépendamment du contexte. La nature du rapport social entre le locuteur et son vis-à-vis est déterminant. Ceci est particulièrement sensible pour les hommes car admettre être victime, dominé, est en contradiction avec les principes de la masculinité. Notons que des ensorcelés, hommes ou femmes, refusent de montrer leur affaiblissement à leur sorcier. Ils ne veulent pas lui donner la satisfaction d'être reconnu comme étant le plus fort. Ces persécutés, en dépit de leurs malheurs et échecs, se montrent sous leur meilleur jour. Ceci est d'autant plus brave que « ... la force supposée de l'autre (le sorcier) est toujours présente à l'esprit de l'ensorcelé » (Augé, 1979, p. 79). Ce faisant, ils narguent leur persécuteur et lui signifient : « Oui, tu fais ça, mais je suis toujours là ». Que ce soit dans les rivalités, comme les *ripages*, ou lors de graves conflits, celui qui ne gagne pas cherchera, néanmoins, à affirmer une fière présence.

Dans la partie sur les courses entre gens de connaissance, j'ai présenté la réputation au masculin et ses valeurs telles que P. Wilson les a exposées (auparavant j'avais utilisé ces notions, Bougerol 2002). J'ai aussi évoqué la réputation au masculin dans le passage consacré aux conducteurs armés. Pour étayer l'argumentation que je présente ci-dessous je rappelle qu'elle se fonde, entre autres valeurs, sur un ensemble d'habiletés, dont l'aptitude à réaliser des performances, des exploits. La jeunesse est l'époque critique pendant laquelle se construit la réputation, pour les aînés elle est établie mais il est toujours bon de l'entretenir.

Ce souci de la réputation peut, vraisemblablement, expliquer des hésitations, ou contradictions, dans les commentaires de certains de mes interlocuteurs. Évrard réfute l'idée de son ensorcellement auquel croit ses proches. Néanmoins, il me fait part de comportements incompréhensibles qui l'ont conduit à des accidents et il me signale la menace en sorcellerie énoncée à son encontre. De fait, j'imagine mal cet homme, séduisant et intelligent mais emprisonné, admettre sans ambages devant

moi être ensorcelé par une ancienne belle-mère. Il privilégie comme cause des accidents, qu'il a seul et sans avoir bu, la vitesse qui relève d'un comportement valorisé dans l'univers masculin et dont il est accoutumé. (Peut-être en est-il autrement devant sa famille). Gilles, s'il reconnaît être ensorcelé pour ce qui est de son alcoolisme, précise que : « La sorcellerie n'est pas tellement ancrée chez moi » car elle n'influe que sur son rapport à la boisson. David, (18 ans), est dans une ambivalence plus apparente. Il croit que les actes de délinquance qui lui valent la prison, les vols simples (dont ceux de scooters et de voitures) et ceux avec séquestration, sont dus à un ensorcellement. Avec sa mère il va chez un voyant-guérisseur me dit-il, mais un peu plus tard dans l'entretien il rétablit son image de jeune dur, qui fait de la prison depuis ses 16 ans. Il précise : « Mes ennuis, je pense que moi aussi je suis responsable ». Dans le milieu de David, celui des jeunes délinquants, il est plus valorisant de manifester sa violence, sa dureté, par des braquages, des vols avec séquestration, etc, que d'admettre que c'est la sorcellerie qui fait agir ainsi, même s'il partage cette interprétation avec sa famille. Dans cette optique, les divers accidents de la route qu'il a eus ne peuvent qu'être assumés, d'autant que certains sont dus à une mauvaise connaissance d'un engin volé. Face à moi, David comme Evrard, sont dans l'ambivalence. L'un et l'autre disent une chose, qu'ils tempèrent par quelques remarques qui vont à son encontre mais les revalorisent comme homme. En revanche, Benoît me fait part d'une expérience douloureuse et pas glorieuse au regard des valeurs de la réputation au masculin. Mais, à 17 ans, il a assumé ces valeurs-là en tuant un *dealer* qui lui avait « manqué de respect ». Quant à Pierre et son passager ils sont dans une situation plus claire. C'est le changement inopiné du projet et leurs très graves blessures qui leur fait penser à de la sorcellerie. Aurait-ils voulu mettre en avant une prise de risque (ce qu'ils ne font pas, elle semble même difficile à imaginer) l'échec complet qui s'en est suivi ne les aurait pas valorisés. Léonard aussi est dans une situation qui ne souffre pas l'ambiguïté, il s'est senti dominé par une force qui le mène au drame.

Ferdinand vit dans le milieu des jeunes délinquants, certes, mais le récit de ses accidents et ses commentaires illustrent au mieux la tension qui existe, pour des hommes, entre le souci de la réputation et celui de se disculper des conséquences

dramatiques d'accidents. Fernand assume les prises de risque, la vitesse et l'alcool, il se sentait « à l'aise ». À chaque fois, l'accident est dû à un fait circonstanciel, les travaux puis le virage dont il ignorait combien il était « sec ». Ces conjonctures tendent à le disculper des accidents, car des prises de risque il était maître. Le cas de Félix et celui de Jean-Michel sont explicites. Le premier, plutôt introverti, reconnaît son irrégularité par rapport à la loi, dans l'aspect abstrait qui est le sien, mais au regard de ses obligations de la vie quotidienne, il dispose de circonstances qui le disculpent. Le second assume sans forfanterie ses responsabilités, néanmoins un brin d'humour et d'amusement apparaît dans le récit qu'il fait des tours et détours auxquels il est contraint depuis que les contrôles policiers se sont multipliés.

Ma précédente enquête sur la sorcellerie m'avait fait penser que, dans cette recherche-ci, j'aurais trouvé la persécution magique plus souvent évoquée comme cause d'accidents routiers. Il s'agit d'une erreur d'optique. Quand je centrerais mon étude sur les personnes ensorcelées, de fait, je récoltais des récits où, dans la série des malheurs endurés, il s'en trouvait en relation avec la circulation routière. Les micro-événements survenus sur la chaussée n'ont pas le même poids, ni le même sens, pour un ensorcelé que pour celui qui ne pense pas l'être. Je n'avais pas estimé justement l'impact des valeurs qui fondent la réputation au masculin au regard de la responsabilité dans les accidents de la route. (Néanmoins je l'avais correctement jaugé pour ce qui est des courses). A ma connaissance, au moment où j'écris ce rapport, il n'y a pas de matériel ethnographique suffisamment précis sur les manières de conduire, la responsabilité et la disculpation des automobilistes en France, pour que je puisse faire une comparaison avec la Guadeloupe. (Toutefois, l'enquête actuellement en cours de Francis Chateauraynaud, Patrick Trabal et leurs collaborateurs : « Conducteurs ordinaires, et extraordinaires, aux prises avec les dispositifs publics. Sociologie des expériences routières et de leurs mises en formes argumentatives », devrait apporter du matériel qui engage à la comparaison). Dans le DOM (et ailleurs), les prises de risque ne sont pas le seul fait des jeunes délinquants. Chaque homme cherche à se faire valoir dans des domaines où il sent que son habileté est bonne. Les femmes ne s'excluent pas de ce système de valeurs fondé sur le courage, l'habileté. Toutefois, celle qui a des faiblesses dans ces

domaines ne sera pas stigmatisée. Pour un homme, reconnaître sa responsabilité dans un accident de la route est l'objet d'une rhétorique dont le dessein est clair mais le cheminement sinueux. Celui qui assume sa responsabilité après une prise de risque – réelle ou construite pour la circonstance – qui tourne mal se positionne au regard de valeurs masculines qui le valorisent même si la justice le condamne. Dans une logique similaire, j'ai montré, dans mon étude des lettres de plainte envoyées au procureur de la République, que pour la victime d'une dénonciation « être traînée sur les marches du palais » c'est l'affront. Néanmoins ce prévenu peut se rassurer avec l'idée qu'il a fait preuve de comportements virils en provoquant, menaçant, défiant.

La logique de la réputation au masculin et les actes qui la mettent en pratique me permettent d'avancer que, fort vraisemblablement, l'imputation de responsabilité est dans de nombreux contextes (pas dans tous) mieux acceptée en Guadeloupe qu'en métropole.

## **8. La voiture dans le texte des menaces.**

L'étude des conflits à la Guadeloupe m'a menée à m'intéresser aux lettres de plainte adressées au procureur de la République, ce travail a fait l'objet d'un article (2001). J'avais constaté que les gens qui s'enlisent dans des disputes recourent au magistrat pour qu'il rende leur vie plus supportable en sévissant contre le perturbateur. J'ai lu toutes les lettres de plainte pour « atteinte aux personnes » envoyées au parquet de Pointe-à-Pitre en septembre 1999, j'ai consulté une partie des lettres écrites en 1999 et 1998 qui étaient classées « sans suite » d'emblée, ou après une enquête des gendarmes ou de la police. Dans les dossiers, se trouvaient aussi des plaintes enregistrées directement par les forces de l'ordre, puis classées par le magistrat. J'ai consulté des documents identiques au parquet de Basse-Terre, mais de façon moins systématique. Voici un extrait d'une lettre, représentative de beaucoup d'autres par les menaces qu'elle contient, la dernière concerne au plus près la recherche dont ce rapport fait l'objet. (Je reproduis l'orthographe des missives). Une femme se plaint de la maîtresse de son mari qui est « venue chez moi à 4 heure du matin me faire des menaces avec son fusils, elle a envoyer beaucoup de pierres sur

ma maison, elle m'a injurier de mots vulgaires (...) elle m'a dit qu'elle va me tuer, elle va bruler ma maison, elle vas m'écrasser avec sa voiture ». De nombreuses lettres de plainte dénoncent des menaces de mort faites avec la voiture comme arme ; voici d'autres extraits. Un homme se plaint d'un voisin « qui prend un malin plaisir à chercher querelle. Il attache ses animaux sur ma propriété et m'a déclaré que si je suis un homme de venir les détacher ». Ce plaignant est menacé de « coup de voiture », il demande au magistrat de « faire sursoir ces menaces de mort, de coup de voiture ... ». Un « pauvre cultivateur retraité » dénonce un voisin qui l'a déjà battu et provoqué « ...qui plus est il projette d'incendier ma maison, de me déchiquter par un coup de voiture ». Un homme qui est heurté, légèrement admet-il, par un véhicule dit au conducteur qu'il ne devrait pas être autorisé à conduire ; mais, écrit-il, le fautif « m'a alors répondu que lorsqu'il me rencontrera sur la route, il me flanquera un coup de pare-chocs et me tuera ». Je n'ai trouvé qu'une lettre qui dénonce un acte de violence réalisé avec un véhicule et non une menace. « Je dépose plainte contre un voisin qui me persécute avec sa bétonnière. Il a écrasé ma barrière et c'est en marche arrière qu'il fait marcher sa bétonnière. Il est toujours soul, il peut basculer et tombé dans une pente qui se trouve droit derrière ma maison et basculant peut éclater ma maison ». Ce plaignant demande que l'homme respecte l'accord passé devant la police locale : il devait refaire la barrière détruite par la bétonnière. De tous les procès auxquels j'ai assisté, il ne s'en est trouvé aucun où des violences volontaires se firent au moyen d'un véhicule. Aucune personne de ma connaissance se souvient d'une histoire où le meurtre, les blessures, furent infligés volontairement au moyen d'une voiture. À la Guadeloupe, comme ailleurs, on tue principalement avec une arme blanche ou à feu. On peut imaginer qu'écraser une personne avec une voiture abîmerait suffisamment celle-ci pour inciter son propriétaire à y renoncer : mais la réponse n'est pas là.

Dans un article précédent sur les insultes et les menaces (2003), j'ai montré ce que menacer veut dire. Je présente, ici, un abrégé de mon argumentation. Les énoncés des menaces que j'ai récoltés sur le terrain comme ceux qui sont l'objet des lettres de plainte envoyées au procureur ont en commun d'être construits sur de la vantardise. L'analyse des brutalités promises met en évidence leur amplification ; il

s'agit de « mettre les intestins à l'air », de « dynamiter une maison », de « déchiqueter par un coup de voiture », de flanquer un coup de pare-chocs pour tuer. La teneur des menaces est si brutale que le projet tel qu'il est énoncé est chimérique – ou difficile à accomplir – ce qui dédramatise l'intimidation. On pourrait se demander si le locuteur ne met pas intentionnellement une touche d'humour dans ses propos ; à mon avis il ne s'agit pas d'humour mais de vantardise. C'est la fanfaronnade qui rassure, elle est l'envers de l'aspect dangereux de la menace, elle permet au destinataire de prendre une distance par rapport au message hostile entendu et, si tel est son souhait, de ne pas y répondre. Il y a une ambiguïté dans les menaces qui se situe dans le fait que si la vantardise tranquillise, en même temps elle provoque et défie et c'est la provocation qui fait des brutalités annoncées un énoncé dangereux. Se vanter c'est se grandir et, particulièrement dans le contexte d'une confrontation, c'est diminuer l'adversaire d'autant. La menace a une double portée : elle est d'autant plus chimérique et non sérieuse que la vantardise est grande et, en même temps, elle est d'autant plus dangereuse que les mots amoindrissent la partie adverse. Le même message amplifie les contraires : là réside l'ambiguïté. (Plusieurs ethnographes anglo-saxons de la parole ont étudié le thème de la vantardise et celui de l'ambiguïté stratégique dans le maniement de la parole chez les Noirs des Antilles anglophones et des Etats-Unis). Dans des passages précédents de ce rapport, j'ai signalé que l'habileté dans le maniement des mots est indispensable au statut d'un homme, elle participe à sa réputation. Des anthropologues qui ont fait leurs recherches dans les Antilles anglophones et moi aussi à partir de mon terrain guadeloupéen, nous avons observé qu'un homme doit savoir argumenter, crier, parier, se vanter. Dans les antagonismes, il doit donner l'impression de ce qu'il est capable de faire grâce à des menaces et une gestuelle appropriée. Jacques André, qui a également étudié les conflits à la Guadeloupe, écrit que si chaque fois qu'un coutelas est bruyamment brandi il était suivi d'un « coup porté et la mort potentielle (...) la vie quotidienne des sociétés antillaises serait une véritable hécatombe » (p. 102). Or il n'y a pas hécatombe.

À côté du coutelas, du fusil, de la dynamite, la voiture est un objet technique qui, manié d'une certaine façon par l'homme, peut donner la mort ou blesser. Si les

personnes qui manipulent un fusil, un coutelas, voire de la dynamite, peuvent le faire à dessein de tuer, les automobilistes auteurs d'**homicides volontaires** existent surtout dans les romans ou les films policiers. Si on chiffrait les homicides volontaires par armes (blanches ou à feu) et ceux occasionnés par des conducteurs, les résultats n'auraient rien de comparables. Toutefois, les véhicules causent un nombre conséquent de morts et de blessés, il n'est donc pas étonnant de les voir apparaître dans la composition des textes des menaces, dès lors que ceux-ci doivent être impressionnants, construits sur de la fanfaronnade. En paraphrasant Latour qui évoque ce que « les choses nous font faire », on peut penser aussi à ce que choses nous font dire dans un contexte où le maniement de la parole n'est surtout pas bridé.

## **9. Choix et entretien d'un véhicule.**

Le véhicule, au même titre que d'autres biens matériels, participe à la compétition entre les personnes pour l'acquisition d'objets qui donnent du prestige. « On aime montrer aux voisins que l'on est bien et si possible mieux qu'eux » dit-on à la Guadeloupe. Surveiller pour jauger les nouveaux acquis est une activité qui invite à la surenchère. Richard Price, qui a fait une recherche dans un village de pêcheurs à la Martinique au début de la décennie de 1960, écrit : « ... âpre est la surveillance entre voisins entre pêcheurs (...) vêtements et maisons deviennent, au même titre que le matériel de pêche, des pions dans un système de comparaison et de concurrence fortement axé sur les biens matériels » (p.99-100). Si R. Price ne mentionne pas les voitures, c'est vraisemblablement qu'à l'époque ces véhicules étaient rares, réservés aux plus fortunés.

Dans mon livre, au chapitre 2 « La "jalousie" une expression du lien social », j'ai montré que l'on aime susciter l'envie chez autrui en exhibant ses biens. Cette manœuvre est dangereuse car elle provoque le « jaloux » qui peut être tenté d'utiliser la sorcellerie pour détruire le bien convoité ou attenter à la réussite, à la santé, ou pire à la vie, de l'heureux propriétaire ou de ses proches. Dans mon travail sur la sorcellerie, j'ai recueilli de nombreux récits où le malheur s'abattait sur une famille suite à l'acquisition d'un bien nouveau, à l'amélioration de la condition matérielle. Cette menace potentielle invite à se protéger par des techniques magiques et non à se



montrer discret sur ses nouvelles possessions car : « Il ne faut pas s'empêcher de vivre », dit-on. Vivre, consiste aussi à en mettre plein la vue aux autres.

La voiture belle, rapide et confortable est le rêve de tous. À défaut de pouvoir en acheter une, le modèle plus modeste acquis sera enrichi par divers accessoires. Le premier de tous est l'équipement, le plus performant possible, pour écouter de la musique au maximum de sa puissance. Les hommes cherchent à donner un « air sport » à leur véhicule en y mettant des jantes, certains, des jeunes surtout, y ajoutent des bas de caisse, des vitres très teintées ou des phares et les trafiquent pour augmenter leur puissance. Un véhicule d'occasion est repeint. Didier m'assure que ça lui « est égal » de rouler dans une vieille voiture mais il la retape jusqu'à ce qu'elle soit « *nice, nice* » et l'intérieur doit « sentir bon ». Kévin me dit de sa voiture : « Il fallait qu'elle soit au top, pour flasher aux yeux des filles et faire chier les gens des alentours ». Par cette dernière remarque ce jeune homme nous renvoie à ce que j'ai signalé de la surveillance des biens. Les gens glosent sur ceux qui « voient la misère pour une voiture » me signale Basile. Le commentaire sera d'autant plus dur que le véhicule est garé devant une pauvre bâtisse. Les personnes résolues à s'acheter une BMW avant la retraite, pratique fréquente m'a-t-on dit, prêtent aussi à des moqueries. Évrard a eu plusieurs voitures rapides, neuves ou d'occasion, il les embellissait avec des accessoires, l'intérieur était toujours propre et « sentait très bon ». Je lui demande si c'était pour épater les filles, « Les filles draguent la voiture, pas moi » me répond cet homme doté de charme. Les gens, dans leur majorité, ont un grand souci de la propreté de leur véhicule, beaucoup le lavent une fois par semaine. L'avis d'Hector, (58 ans retraité), sur ce sujet, est représentatif de celui de beaucoup d'autres personnes. Il s'explique : « Si un lundi matin mes collègues me voyaient avec une voiture sale, j'étais gêné. Moi je suis toujours bien propre, bien habillé, faut que la voiture soit propre aussi ». Cette réflexion d'Hector et celle d'Evrard, sur les filles qui draguent la voiture, montrent combien la frontière entre la personne et sa machine peut être floue. (Je ne parle pas ici des voitures ou camionnettes qui servent pour le travail). Les Guadeloupéens ne décorent pas l'intérieur de leurs voitures quant à l'extérieur, il n'est pas à proprement parlé décoré. Seuls les jeunes hommes qui roulent à scooters posent des autocollants sur leurs machines, souvent c'est des

réclames pour des marques d'huile ou de pièces détachées. Dans une voiture, une breloque, une médaille peuvent pendre au rétroviseur, il n'y a guère plus de choses.

Cette austérité ornementale contraste avec ce qui est observé à Trinidad. Daniel Miller (1994), dans son ouvrage sur la consommation de masse dans cette île des Caraïbes, montre que la voiture sert autant à exprimer son identité, qu'elle sert pour le transport (p. 240). Les hommes, plus rarement les femmes, portent une extrême attention à personnaliser leur automobile en la décorant, à l'intérieur et à l'extérieur. Miller évoque une « *physical transformation of the car* » (p. 237). Elle devient un objet ostentatoire et de séduction pour l'autre sexe. Des modes guident le choix de la décoration. À l'époque où l'anthropologue faisait son terrain, la tendance pour l'ornementation intérieure était à un tissu imitant la peau de tigre ou de serpent, il mentionne aussi la fausse fourrure rose agrémentée de volants. Ces motifs recouvraient non seulement les sièges, mais le côté des portes, le sol et le plafond du véhicule. Miller parle de « *more outrageous upholstery* » (2000, p.20). La carrosserie est souvent couverte de petites lumières qui sont du plus brillant effet la nuit (*ibidem*, et communication personnelle de Bertrand Masquelier, anthropologue). Des Trinidadiens sont décrits non par leur apparence mais par celle de leur véhicule : « *The identification of persons by their associated cars is then not the exception but the norm of daily discourse* » (p. 237). La forte identification entre un individu et sa voiture avait déjà été remarquée par Frank E. Manning (1974). Il décrit comment dans les Antilles anglaises (Bermudes et Barbade), à une époque où, il est vrai, les véhicules étaient moins nombreux que de nos jours, des automobilistes avaient pour surnom d'usage le numéro de leur plaque d'immatriculation.

À Trinidad, dans les Antilles britanniques et à la Guadeloupe, tout automobiliste prête une extrême attention aux véhicules croisés ou doublés de façon à identifier le conducteur et ceux qui l'accompagnent ; information réinjectée dans le réseau des commérages quand il y a matière à ça. F. Manning écrit « *The recognition of number plate is also a means of gathering the kind of information that is eventually disseminates in gossip network characteristic of West Indians societies* » (p. 126). Faisant référence aux observations de Manning, Miller écrit : « *...it also be true for Trinidad that gossip depends a great deal upon where a particular car has been seen and it is common-place*

*to infer things about the owner* » (p.19). Sans doute que le lecteur de ces pages pensera que l'on peut observer les mêmes comportements en métropole dans des lieux où l'interconnaissance est forte. C'est vrai. Toutefois comme le mentionne F. Manning la formulation des commérages et leur manière de circuler, une façon particulièrement pernicieuse, n'est pas entièrement identique à ce que l'on peut relever ailleurs. La spécificité des commérages dans les Caraïbes a retenu l'attention des anthropologues. (Il ne me semble pas utile de développer ce sujet ici ; toutefois les lecteurs intéressés par ce thème peuvent trouver une bibliographie dans Bougerol 2000). Ce souci du commérage explique la remarque d'un professionnel du secteur automobile : « Les gens veulent avoir quelque chose de discret, mais aussi montrer quelque chose de bien, de beau ». Nadège (30ans, travailleuse sociale) fait un commentaire qui va dans le même sens : « Les gens veulent une belle voiture à montrer, tout en souhaitant la discrétion pour ne pas être importunés, surtout les hommes, mais les femmes aussi ». Le fait est que la majorité des véhicules sont blancs ou dans la gamme des gris, les couleurs vives ne sont pas prisées. Le nouveau véhicule acquis doit témoigner d'un progrès de la situation de son propriétaire. Sur ce sujet Martine dit « On va jamais vers le moins et toujours vers le plus et on se sent mieux ».

## **10. Le permis de conduire, l'assurance. Le code de la route.**

### **10 a. Le permis de conduire et l'assurance.**

De toutes les personnes rencontrées pour cette enquête, seules deux femmes n'ont pas conduit sur la route avant d'obtenir le permis. Nadège a tout appris à l'auto-école, elle n'avait jamais touché à un volant auparavant. Jessica se perfectionnait sur des parking vides en vue du jour de l'examen. La remarque de Paule est pertinente pour toutes les autres personnes qui se présentent à l'épreuve : « On apprend en famille, puis on va à l'auto-école pour corriger les petites choses ». C'est le prix élevé des cours de conduite qui justifie cette façon de faire.

Les garçons de la campagne commencent à conduire très tôt. Vers 13 ans ils peuvent se mettre au volant d'un tracteur ou d'une camionnette pour aller déplacer des bœufs ou faire quelques travaux agricoles. C'est un aîné qui apprend le maniement du véhicule. Les routes ou chemins du trajet sont peu fréquentés.

Initiation faite, certains agrandissent leur périmètre de circulation. Ceux qui continuent à conduire sans le permis le font contre leur gré, soit qu'ils échouent plusieurs fois à l'examen soit que ce dernier soit trop cher pour leur bourse. De nos jours, réussir à cet examen peut faciliter l'obtention d'un travail. Il y a 30 ans, Firmin, employé par une entreprise de transports, conduisait sans permis des camions, son patron le rassurait : « En cas de pépins j'arrangerai ça » disait-il.

A présent, trouver des routes où les policiers ne se postent pas est de plus en plus difficile ; ceci n'empêche pas de nombreux conducteurs d'être dépourvus des papiers réglementaires, ils roulent prudemment et comptent sur la chance. Cette situation est contraignante. Évrard dit du permis « Il faut l'avoir pour ne pas se cacher sur la route ». Pourtant, cet homme conduit après une suspension et une annulation de son permis en arguant : « C'est pas le permis qui conduit, c'est moi ! ». Nous savons que les hommes conduisent après ces sanctions ; elles touchent rarement les femmes. Michaël puni d'une suspension fait part de son expérience : « J'essayais de pas toucher à la voiture, mais à un certain moment on est stressé et on prend le volant », c'est ce qu'il a fait mais des gendarmes effectuaient un contrôle systématique sur son chemin. Tous ces hommes qui conduisent malgré une interdiction disent être contraints de le faire notamment pour se rendre au travail, ils cherchent des parcours, des horaires qui leur éviteraient de rencontrer des policiers. Le développement des transports en commun est lacunaire. La nuit et le dimanche très rares sont les cars qui roulent, même sur les grands axes. Je ne peux pas fournir une estimation du nombre de personnes qui conduisent sans permis, qu'elles ne l'aient jamais passé ou qu'elles soient frappées d'une sanction qui leur interdît de conduire.

En revanche, on peut être plus précis en ce qui concerne les véhicules non assurés : 40 % à 50 % d'entre eux ne le seraient pas. En outre, de nombreux conducteurs achètent une assurance de façon discontinue, pour 3 ou 6 mois par exemple, mais ils roulent à temps plein Ils savent que cette façon de faire est plus coûteuse qu'une assurance régulière, mais comme Félix ils s'assurent « selon les rentrées d'argent ». Lors d'un accident matériel un accord est souvent trouvé entre conducteurs ; si celui qui est assuré refuse les propositions de celui qui ne l'est pas, il

sait qu'il ne bénéficiera d'aucun dédommagement. Notons que beaucoup d'assurés réguliers préfèrent un accord à l'amiable plutôt que de perdre leur bonus d'assurance.

Les gens passent le permis de conduire et assurent leur véhicule s'ils ont les finances pour le faire, personne ne s'abstient de se mettre en règle par défi (et encore moins par plaisir), d'autant que les contrôles policiers sont devenus nombreux depuis le troisième trimestre de 2003. La situation financière de tous ceux qui sont au chômage ou vivent de petits boulots est difficile. Certains de ces travailleurs sont payés avec retard, pas du tout ou en nature. J'ai rencontré un homme qui, à la place d'un salaire, reçut une vieille moto, il n'avait ni de permis pour la conduire ni les moyens de l'assurer, mais il la conduisait.

#### **10 b. Le code de la route.**

L'ethnographie des courses nous a montré que pour y participer dignement le conducteur, de voiture ou de scooter, ne peut pas respecter la limitation de vitesse, les lignes continues (etc). La hardiesse ne saurait être bridée par les interdictions du code de la route. Je rappelle que tous les déplacements ne donnent pas lieu à des *ripages*. Ils se font dans certains contextes, décrits précédemment, ils sont plus rares que de l'ordre du quotidien, exception faite, peut être, de ceux qui se déroulent spontanément sur la route entre des inconnus, sur un court trajet le plus souvent.

Comme les *ripages*, l'alcool au volant a fait l'objet d'une partie précédente de ce rapport.

Au quatrième trimestre de 2004 (lors de ma seconde mission) les spécialistes de la sécurité routière estimaient à deux le nombre des succès obtenus quant aux changements de comportements des conducteurs : les automobilistes, sauf rares exceptions, attachent la ceinture de sécurité et les conducteurs de motos portent un casque. Les conducteurs de motocyclettes, plutôt âgés, portent aussi une protection, plus ou moins conforme aux normes. En revanche, les jeunes hommes au volant de scooter sont une infime minorité à porter un casque. Les réfractaires avancent que le casque tient chaud, qu'il ne convient pas quand on porte des *dreadlocks*, mais surtout cette protection ne fait pas partie de la mode (du *look*) de ces jeunes. Ils pensent

qu'elle est justifiée pour ceux qui pilotent des motos puissantes, mais porter un casque en roulant à booster ne fait pas très viril. Des automobilistes bouclent leur ceinture de sécurité que pour un long trajet. Les réfractaires, qui s'empresent de la mettre ou tentent de le faire à la vue de la police, arguent que cette protection est adaptée quand on roule sur des routes droites et non sur celles qui sont en lacet ou longent un précipice, comme beaucoup en Guadeloupe. Ils étayent leur opinion avec des récits de véhicules tombés dans un ravin et dont les passagers périrent faute de pouvoir se dégager ou être dégagés par les secours à cause de la ceinture. Ainsi, Nadège est fermement convaincue de courir autant de risques en attachant sa ceinture qu'en ne le faisant pas, elle respecte la loi uniquement pour ne pas avoir une amende.

L'ensemble des personnes interrogées respectent les feux tricolores et les panneaux « stop », de jour surtout ; on est moins pointilleux la nuit si aucun véhicule n'arrive en ayant la priorité. Il en va de même des lignes continues. Les comportements des conducteurs de Guadeloupe diffèrent sans doute bien peu de ceux de métropole.

Les piétons guadeloupéens ont une façon bien particulière de traverser la chaussée dès qu'ils sont sur un passage protégé : ils le font avec une grande lenteur. Cette particularité est une provocation quand elle est le fait des jeunes, elle ne peut pas être imputée à une quelconque incapacité à hâter le pas. Certains donnent l'impression de volontairement traîner. Les automobilistes comprennent de quoi il retourne : « Ils savent qu'ils sont prioritaires, ils narguent les automobilistes » dit Paule. Michael énonce la même chose « C'est une manière de provoquer, ils disent "c'est ça écraser nous !" ». On retrouve dans cet exemple une illustration des petites rivalités qui émaillent la vie antillaise.

## **11. Perception du travail de la police. Les sanctions.**

### **11 a. Perception du travail de la police.**

Je rappelle que ma première mission, durant le quatrième trimestre de 2003, s'est déroulée au moment où les lois Sarkozy, relatives à la conduite, étaient appliquées avec rigueur depuis environ quatre mois. Toutes les personnes

interrogées étaient sensibles au changement, elles remarquaient la présence accrue des forces de l'ordre sur la chaussée et une plus grande sévérité de leur part. Selon certains, les contrôles plus fréquents ne servent pas à grand chose car ils ont lieu toujours aux mêmes endroits, d'autres estiment qu'il est devenu impossible d'échapper à la surveillance policière qui s'exerce partout et à n'importe quelle heure ; le temps où l'heure du déjeuner était exempté de tout contrôle est révolu.

Auparavant, les policiers et les gendarmes, d'un signe de la main, rappelaient à l'ordre le conducteur qui ne bouclait pas sa ceinture. Maintenant il est verbalisé. Il est devenu impossible de refuser de se soumettre à l'alcootest. Avant, quand Paule était arrêtée pour une infraction comme un stop mal marqué, un excès de vitesse (etc), elle ne se paniquait pas : « Je baratainai un peu et ça passait souvent, mais plus maintenant, c'est même pas la peine d'essayer » dit-elle. Martine se souvient qu'à l'occasion d'un contrôle systématique, les policiers veulent la soumettre à l'alcootest. Elle raconte, fait véridique, qu'elle revient d'un pot organisé en l'honneur d'une collègue, une institutrice, qui part à la retraite. Elle reconnaît avoir sans doute bu un peu plus que ce qui est toléré mais assure être capable de conduire son véhicule sans danger. L'alcootest lui est épargné. Quelques mois plus tard cette tolérance est devenue impossible à envisager. Audebert (27 ans, menuisier) est contrôlé sans assurance pour son véhicule à deux roues. Pour éviter une sanction, il s'engage auprès des policiers à s'assurer sur le champ et à se présenter le lendemain au commissariat muni du papier adéquat, ce qu'il fit et sait ne plus être possible de faire.

Cette sévérité inusitée des forces de l'ordre n'est pas l'objet de vives critiques et les conducteurs antillais reconnaissent qu'elle s'applique autant aux métropolitains qui circulent dans le département qu'à eux. En Guadeloupe, comme partout, on entend souvent dire que les policiers utiliseraient plus utilement leur temps en traquant les vrais délinquants qu'en se postant pour contrôler des conducteurs. Quelques personnes assurent avoir remarqué que les policiers et les gendarmes sont plus nombreux sur les routes vers la fin de l'année car ils toucheraient des primes en fonction du nombre de verbalisations effectuées.

Les gendarmes sont perçus comme étant plus justes et correctes avec les personnes qu'ils interpellent que les policiers municipaux souvent qualifiés de

« chiants », soucieux de montrer leur pouvoir même à l'occasion de broutilles. Au dire d'un magistrat, ce jugement sur le travail de la police municipale se remarque aussi en France.

Trois des personnes que j'ai rencontrées ont un avis surprenant quant à l'application des lois Sarkozy et à leur réussite eu égard à la diminution du nombre de tués sur les routes de métropole. Martine fut la première à me dire : « Mais si c'est vrai que les lois Sarkozy marchent chez vous, pourquoi on commence à peine à les appliquer ici ? C'est que l'Etat se fout que les nègres se tuent ». Raisonnement étonnant, en général on souhaite la répression pour les autres et non pour soi. Hector a le même avis mais il le contextualise. Pour lui l'indifférence de l'Etat par rapport à ce qui se passe aux Antilles n'est pas seulement relatif au nombre de morts qu'il y a sur les routes. Il lie ce « Je-m'en-foutisme » à la dégradation économique et sociale des Antilles pour laquelle l'Etat ne fait rien. « Pourquoi on n'applique pas les règles d'un département français ? » demande-t-il avant de poursuivre : « Dans mon idée la France s'en fout, elle a ses fonctionnaires qui sont là pour préserver son maintien ici, mais les gens elle s'en fout ». Hector parle en présence d'une amie qui affiche un profond désaccord avec lui. Elle pense que si les lois sur la circulation routière ont tardé à être appliquées c'est que les Antillais ne sont pas disciplinés ; preuve en est que les métropolitains qui roulaient en Guadeloupe mettaient leur ceinture de sécurité quand les Antillais ne le faisaient pas. Sur ce **sujet précis**, cette femme et la majorité des personnes interrogées réfutent l'idée d'une égalité à deux vitesses, que l'on trouve souvent évoquée quand on aborde d'autres thèmes de la vie socio-économique.

#### **11 b. Les sanctions.**

J'ai évoqué précédemment ce qui a trait à la suspension et à l'annulation du permis de conduire. Les hommes qui n'ont plus le permis de conduire suite à une sanction et ceux qui ne l'ont jamais passé assurent qu'ils roulent prudemment, en respectant le code de la route, pour ne pas se faire repérer par les forces de l'ordre. Toutefois quand ils ont bu, nombreux sont ceux qui oublient cette prudence. Le nombre d'amendes impayées est important à la Guadeloupe. Ceux qui n'ont pas de



revenu fixe, n'ont pas de compte bancaire, ne paient pas d'impôt, se dispensent de se mettre en règle. Les personnes obligées d'acquitter leurs amendes réagissent comme celles de métropole (de partout sans doute) dans la même situation.

Comparaître devant le tribunal n'est pas vraiment honteux quand il s'agit d'une affaire liée à la circulation qui n'a fait ni mort ni blessé. Évrard dit : « Si on doit avoir honte alors il faut pas le faire » en évoquant les infractions qui conduisent à une comparution devant la justice. Gilles qui a été jugé pour plusieurs affaires liées à la conduite en état alcoolique dit avec fatalisme : « C'est désagréable d'aller au tribunal, mais que voulez-vous faire ? On peut rien faire. Moi je m'adapte à tout ». Mr. X, dont j'ai rapporté longuement le témoignage dans la partie sur les conducteurs armés, passait en jugement pour avoir sorti un fusil, tiré en l'air puis menacé un autre automobiliste en le tenant en joue. Il est entraîneur sportif d'une discipline où la maîtrise de soi est essentielle : il craignait la mauvaise publicité que son procès pouvait lui faire s'il était divulgué dans le journal.

## **12. Conclusion.**

La majorité des thèmes étudiés dans cette recherche est liée à la prise de risque. Les actions des conducteurs, les récits qu'ils en font, les interprétations des actes s'organisent autour de cette notion. Certes, on peut penser que mon objet d'étude qui porte sur les incidents routiers, les accidents, les événements qui perturbent une façon sans histoire de circuler, privilégie la collecte des comportements à risques. Toutefois, aux Antilles, le sens de la rivalité – le goût pour se mesurer y compris dans le domaine des biens acquis – est suffisamment fort pour conduire à des prises de risques quand la compétition se déroule sur la chaussée. Celle-ci n'implique pas, obligatoirement, la réalisation d'exploits. On peut considérer que ces derniers sont le fait des hommes jeunes, soucieux d'établir leur réputation. Pour les autres, il s'agit d'une manière de faire, d'un jeu, pour montrer ce qu'on est capable de réaliser, même si cette fois on ne gagne pas. Le véhicule, voiture ou deux roues, multiplie les occasions, les possibilités, que les hommes ont de se mesurer. L'hybride crée voit la frontière entre l'homme et la machine fluctuer au profit d'une de ses composantes au gré des circonstances, selon les contextes.

La crainte des conducteurs armés invite à modérer ses expressions de colère au volant et à se méfier de celles des autres. Les personnes ne s'y trompent pas, elles distinguent les comportements qui relèvent de la colère de ceux qui sont une invite à rivaliser en dépit d'une ressemblance entre les manières de faire. Le terrain familier de la compétition, de la rivalité, rend le conducteur fin observateur et analyste des interactions entre lui-même et ses semblables.

Les glissements rhétoriques, les contradictions et les hésitations, présents dans les explications fournies par les hommes pour rendre compte d'accidents graves, s'expliquent par une double contrainte qui va avec des systèmes de valeurs qui diffèrent. D'un côté, les prises de risque sont assumées, elles ne dévalorisent pas. De l'autre côté, au revers de la médaille, figurent des blessés, des morts et le système de valeurs qui condamne ce genre de violences envers ses semblables. On entend peu de remords chez les hommes qui ont tué, blessé, lors d'accidents sur la route. Leurs commentaires relèvent de la dénégation, la culpabilité est gommée. Ils savent ce qu'ils ont fait, mais la cause du malheur est extérieure à eux, essaient-ils de prouver, c'est la fatigue due au travail, un virage, etc. Les raisonnements sont de l'ordre du : « Je sais bien mais quand même » mis en évidence par Octave Mannoni. Ces hommes laissent entendre : « Je sais bien que j'ai tué, blessé, mais quand même, ce n'est pas de ma faute ». Cette façon de concevoir les choses, d'évacuer sa responsabilité lors d'accidents dramatiques, permet de garder la valeur virile aux prises de risque.

## Références citées.

- ANDRE Jacques, 1987, *L'inceste focal dans la famille noire antillaise*. Paris, P.U.F.
- AUGÉ Marc, 1979, « Ici et ailleurs : sorciers du Bocage et sorciers d'Afrique », *Les Annales. Économie, Sociétés, Civilisation*. N° 1, p.74-84.
- 1982, *Génie du paganisme*. Paris, Gallimard, Bibliothèque des Sciences Humaines.
- BAZIN Jean, 2000, « L'anthropologie en question : altérité ou différence ? », in *Qu'est-ce que la société ?* Yves Michaud (ed), p.78-88. Paris, O. Jacob, Collection : Université de tous les savoirs, vol 3.
- BOUGEROL Christiane, 1997, *Une ethnographie des conflits aux Antilles. Jalousie, commérages, sorcellerie*. Paris, P.U.F.
- 2000, « Commérages et adresses indirectes. L'exemple antillais », in *Pour une anthropologie de l'interlocution. Rhétorique du quotidien*. B. Masquelier et J.L. Siran (ed.) Paris, L'Harmattan, p.359-381.
- 2001, « Mots de plainte et mots de menace. Lettres au procureur de la République à la Guadeloupe », *L'Homme*, n° 160, p117-135.
- 2002, « Vivre en prison à la Guadeloupe. Réputation et rivalités chez de jeunes délinquants », *Ethnologie Française*, n°4, p 699-708.
- 2003, « Essai d'ethnographie de la parole. Insultes, menaces et divination à la Guadeloupe », *Gradhiva*, n° 34, p 7-14.
- CHATEAURAYNAUD Francis, TRABAL Patrick (et coll), « Conducteurs ordinaires, et extraordinaires, aux prises avec les dispositifs publics. Sociologie des expériences routières et de leurs mises en forme argumentative », enquête en cours, PREDIT/DOXA.
- EVANS-PRITCHARD, E.E, 1972, *Sorcellerie, oracles et magie chez les Azandés*. Paris, Gallimard. Version originale 1937.
- FAVRET-SAADA Jeanne, 1977, *Les mots, la morts, les sorts. La sorcellerie dans le Bocage*. Paris, Galimard.
- KATZ Jack, 1999, *How emotions work*. Chicago and London, The University of Chicago Press. Ch. 1, « Pissed off in L.A.», p : 18-86.

- LATOUR Bruno, 2001, *L'espoir de Pandore. Pour une vision réaliste de l'activité scientifique*. Paris, La Découverte.
- LUPTON Deborah, 1999, « Monsters in metal cocoons : 'road rage' and cyborg bodie », *Body ans Society*, vol 5, n° 1, p. 57-72.
- MANNING Frank E , 1974, « Nicknames and number plates in the British West Indies », *Journal of american folklore*, vol 87, n° 344, p. 123-132.
- MICHAEL Mike, 2000, *Reconnecting culture, technology and nature. From sociology to heterogeneity*. London, New-York, Routledge. Ch. 4, « Co(a)gents and control. Purifying 'road rage' », p. 72-94.
- 2001, « The invisible car : the cultural purification of road rage », in Daniel Miller (ed.) *Car cultures*. Oxford, New-York, Berg p. 59-80.
- MILLER Daniel, 1994, *Modernity an ethnographic approach. Dualism and mass consumption in Trinidad*. Oxford, New-york, Berg.
- 2001, « Driven societies », in *Car cultures*, D. Miller (ed), p.1-33. Oxford, New-York, Berg.
- PERETTI-WATEL Patrick, 2004, « Du recours au paradigme épidémiologique pour l'étude des conduites à risque », *Revue Française de Sociologie*, n°1, p103-132.
- PRICE Richard, 1964, « Magie et pêche à la Martinique », *L'Homme*, IV, p. 84-113.
- RENOUARD Jean-Marie, 2000, *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*. Paris, L'Harmattan.
- WILSON Peter, 1973, *Crab Antics*, New Haven and London, Yale University Press.

---

## Notes

Tous les prénoms sont fictifs.

Dans ces pages je cite les témoignages de (par ordre alphabétique) : **Audebert**, 27 ans, menuisier. **Basile**, 62 ans, instituteur retraité. **Benoît**, 19 ans, en détention. **Charlotte**, 40 ans, travailleuse sociale. **David**, 18 ans, en détention. **Didier**, 24 ans, en détention. **Evrard**, 36 ans, artisan, en détention, prévenu pour violences sur un proche. **Félix**, 37 ans, artisan, en détention pour récidive de CEA et conduite malgré l'annulation du permis. **Fernand**, 31 ans, en détention. **Gilles**, 46 ans, artisan, en détention pour récidive de CEA, conduite malgré l'annulation du permis. **Hector**, 58 ans, retraité de la banque. **Jean-Michel**, 43 ans, agriculteur, en détention pour récidive de CEA. **Jessica**, 22 ans, étudiante en BTS de gestion. **Joseph**, 21 ans, étudiant. **Kevin**, 25 ans, en détention. **Léonard**, 31 ans, ouvrier agricole, en détention pour homicide involontaire avec circonstances aggravantes. **Lucien**, 55 ans, employé municipal. **Martial**, 30 ans en détention. **Martine**, 59 ans, institutrice. **Michaël**, 24 ans, technicien. **M. X.**, 27 ans, en jugement, entraîneur sportif. **M. Z.**, 45 ans, enseignant, en comparution immédiate. **Nadège**, 30ans, travailleuse sociale. **Olivier**, 20 ans maçon. **Parfait**, 54 ans, para-médical. **Paule**, 50 ans, travailleuse sociale. **Pierre**, 24 ans, en détention. **Richard**, 19 ans, en détention. **Sophie**, 28 ans, assistante de direction commerciale. **Stephen**, 20 ans, en détention. **Sylvain**, 26 ans, en détention, prévenu. **Thierry**, 22 ans, en détention. **Un lycéen**, 18 ans, en jugement. **Victor**, 44 ans commerçant, en détention pour homicide involontaire avec circonstances aggravantes dont CEA. **Vivien**, 40 ans, employé de l'administration.

---

## Annexes.

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (**ONISR**) n'a pas communiqué de chiffre sur l'accidentologie de la Guadeloupe pour 2003, ni donc de tableau et commentaire qui permettent d'évaluer les changements survenus entre 2003 et 2004 pour ce département. La comparaison avec la métropole n'existe pas non plus.

Des données provenant de cet organisme, je peux seulement signaler qu'en 2004, 6 départements métropolitains ont un taux de tués supérieur à celui de la Guadeloupe et 1 département d'outre-mer : la Guyane.

++++++

En revanche, des données régionales venant de la Préfecture de la Région Guadeloupe sont connues. Sur une population de 422 500 personnes, environ, on compte :

	2003	2004	Différences
Accidents	954	839	- 12,05%
Tués	82	73	- 10,98%
Blessés graves	237	195	- 17,72%
Blessés légers	1063	959	- 9,78%

---