



## *Les auto-écoles associatives pour un code de conduite sociale*

*Alors que la campagne nationale de lutte contre l'insécurité routière insiste depuis 2002 sur la répression pour réduire la mortalité des jeunes au volant, les associations développent un travail d'éducation de longue haleine, où le permis représente un gage de réussite sociale.*

La lutte contre l'insécurité routière a été élevée au rang de grande cause nationale en 2002 par le président de la République. Depuis, policiers et gendarmes sont ostensiblement plus présents et, appliquant à la lettre les consignes de "tolérance zéro", ils verbalisent sans pitié tout contrevenant : ainsi, le nombre de permis retenus ou suspendus suite à un excès de vitesse est passé de 12 945 à 47 729, soit une augmentation de 269 % entre 2001 et 2002 ! Il faut "faire reculer le sentiment d'insécurité et d'impunité" au volant, affirme le ministre des Transports Gilles de Robien, car la voiture "peut être une arme". Tout conducteur est donc un délinquant potentiel.

Ce message sécuritaire édicté au nom du bien de tous, qui s'applique à un champ de préoccupation transcendant les clivages idéologiques, recueille une certaine approbation du public, malgré les sanctions encourues et l'absence annoncée d'amnistie présidentielle pour les délits d'homicide involontaire avec circonstances aggravantes commis sur la route. Ainsi, la peur du gendarme, mais aussi la capacité stimulée des individus à saisir la dimension collective des enjeux de la violence routière, ont eu pour effet une baisse spectaculaire du nombre de tués sur la route : moins 18 % en un an, soit 1 405 vies sauvées.

La médiatisation d'accidents meurtriers provoqués par des jeunes – parfois sous l'emprise de la drogue – diffuse l'idée de la dangerosité des jeunes au volant. De fait, ils sont surreprésentés parmi les victimes de la route : en 2001, on dénombrait un quart de jeunes parmi les 7 616 tués (alors que les quinze-vingt-quatre ans représentent environ 15 % de la population). Pour tenter de remédier à cette hécatombe, la nouvelle loi "antichauffards" du 12 juin 2003 instaure un permis probatoire pour les "nouveaux conducteurs", euphémisme employé pour ne pas discriminer les jeunes : à partir de 2004, ils n'auront droit pendant trois ans qu'à six points sur leur permis, au lieu de douze. Le législateur a-t-il pensé aux effets prévisibles de cette innovation ? Non seulement les jeunes auront le



© IM/média.

**La motivation pour passer le permis entraîne les jeunes vers d'autres formations, notamment professionnelles.**

sentiment d'obtenir un permis au rabais, mais voudront-ils repayer pour récupérer les points perdus en cas de sanction ? Le permis coûte cher, entre 1 000 et 1 500 euros minimum. Ne vont-ils pas être plus nombreux encore à rouler sans permis, avec les risques accrus que cela comporte ?

### *Un premier "diplôme"*

Pour des jeunes en situation d'échec scolaire, le permis représente souvent le premier, voire le seul "diplôme", et son obtention suscite une certaine fierté personnelle ou familiale. Aussi, des associations travaillant avec des jeunes et des publics en difficulté ont eu l'idée d'intégrer à leurs activités la formation à la sécurité routière et à la conduite automobile. Ces auto-écoles associatives, reconnues par des dispositions législatives adoptées entre 1999 et 2001, permettent de passer le permis quasi-gratuitement. À l'origine, quelques éducateurs ont voulu dispenser des cours de code informels à des jeunes désespérés à force d'échouer dans leur quête d'un permis. Or cette motivation, qui amène les jeunes à accepter des règles afin de pouvoir accéder à cette fameuse voiture symbole de liberté et de réussite sociale, provoque un effet d'entraînement vers d'autres formations, notamment professionnelles. Ceci renforce leurs possibilités d'insertion sociale. Les éducateurs se sont rendus compte de la nécessité de lier ces cours à une remise à niveau plus générale.

Certains éducateurs décident alors de passer le diplôme de moniteur d'auto-école, et sont rejoints par des professionnels de la conduite qui récuse le caractère trop commercial des auto-écoles classiques. En systématisant leur démarche, ils planchent sur une pédagogie alternative, intégrant l'alphabétisation ou l'apprentissage de la langue française. Ils inventent des formules de socialisation innovantes, comme le "transport solidaire", qui dans le cadre de la conduite accompagnée consiste par exemple à transporter des malades du Sida, un chômeur pour un entretien d'embauche, ou encore à livrer des repas. La forte participation des femmes, et en particulier des mères seules avec enfants, est à noter. Elles expérimentent ainsi une forme de liberté et de décloisonnement social sans doute plus significative encore.

### *Conduire, et bien se conduire*

Créée en 1988, la Fédération des associations de la route pour l'éducation (Fare) soutient ces initiatives au niveau national, avec une réelle concertation interrégionale. Elle regroupe aujourd'hui une quarantaine de structures diverses (services de prévention spécialisée ; associations d'insertion ; centres de formation, d'hébergement et de réinsertion sociale, d'aide par le travail ou d'action éducative ; Protection judiciaire de la jeunesse – PJJ – ; foyers de jeunes travailleurs, etc.). Outre la défense du secteur auprès des partenaires institutionnels, la Fare promeut des outils pédagogiques, parfois ludiques, comme les rallyes interassociatifs, qui combinent découverte et réflexion sur "la prise de risque" avec des jeunes conviés pendant une semaine à conduire dans des conditions diverses... y compris sur glace ! Elle organise aussi des rencontres entre professionnels pour mieux appréhender le comportement des jeunes au volant et le phénomène "d'addiction à la vitesse", cause de trop d'accidents mortels.

Pas d'angélisme, donc. Conduire, et bien se conduire. Cette injonction à l'intention des jeunes – et des moins jeunes – doit s'accompagner d'une critique des "fantasmes de toute-puissance et d'invulnérabilité", mais aussi de la voiture et de sa production symbolique comme "moyen de domination", afin qu'un autre comportement plus solidaire émerge sur la route comme dans la vie en société. ◀

#### **Repères**

- Jean-Pascal Assailly, *La mortalité chez les jeunes*, Puf, Paris, 2001. Psychologue, l'auteur est membre de l'Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (Inrets).
- Maryse Esterl-Hédibel, *Sur la route de l'insertion*, La Documentation française, Paris, 1998.
- *Annuaire des structures et auto-écoles pour l'insertion*. Voir le site Internet de la Fare : [www.federation-fare.net](http://www.federation-fare.net)

#### **Contact :**

Fare, 2 Grande rue, BP 13, 25 220 Chalezeule - tél. : 03 81 47 69 16