

**BAISSE DES COÛTS DE TRANSPORT ET INÉGALITÉS RÉGIONALES**

Par Miren LAFOURCADE

**DU « BUSINESS » AU MARCHÉ DU TRAVAIL : LES DIFFICULTÉS DE LA CONVERSION**

Par Isabelle COUTAND

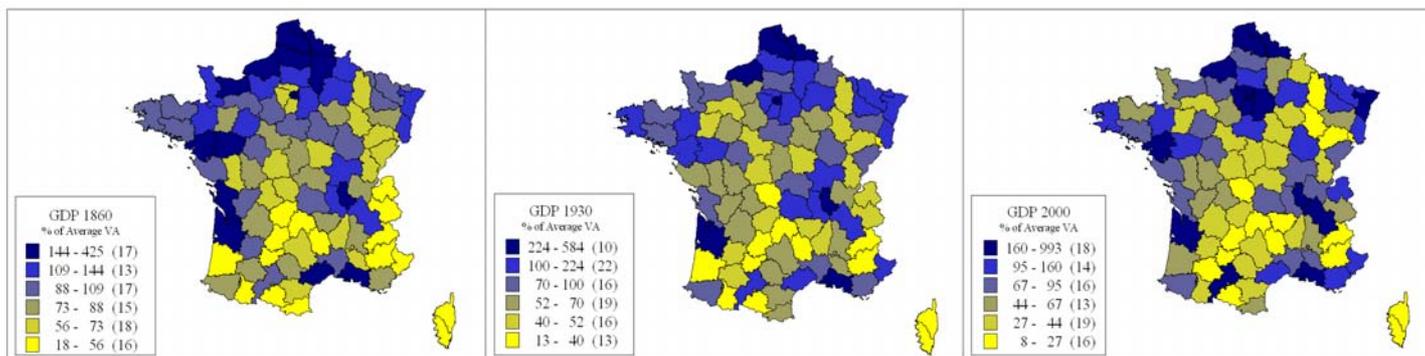
**BAISSE DES COÛTS DE TRANSPORT ET INÉGALITÉS RÉGIONALES**

Par Miren LAFOURCADE (Université d'Évry et PSE)

De nombreux historiens s'accordent à penser que la Révolution Industrielle a été le déclencheur d'une montée sans précédent des inégalités entre pays et régions. A l'échelle française, les inégalités ont connu une évolution contrastée, comme l'illustre la distribution de la valeur ajoutée par tête des départements pour les années 1860, 1930 et 2000. L'objectif de cette note est de proposer quelques éléments de réflexion sur le rôle joué par la baisse des coûts de transport dans la formation de ces inégalités.

**Fig. 1 : Valeur ajoutée par tête 1860-1930-2000**

Source : d'après données historiques collectées par J.C. Toutain.



Si certaines régions bénéficient d'une activité florissante, tandis que d'autres ne connaissent qu'une stagnation décevante, voire l'exode, les espoirs de réduction des inégalités se sont souvent portés sur les infrastructures de transport, depuis longtemps considérées comme un outil privilégié d'aménagement du territoire. La théorie économique, et en particulier l'économie géographique, reste pourtant très prudente quant à l'efficacité présumée du maillage inter-régional et appelle à dépasser la simple (mais tenace) croyance que la baisse des coûts de transport favorise nécessairement le décollage des régions sous-industrialisées.

En présence de rendements constants de la production, il est d'autant plus avantageux de fragmenter la production que la baisse des coûts d'échanges entre régions garantit la possibilité d'exporter à faible coût depuis n'importe quel lieu. La baisse des coûts de transport devrait donc bien conduire à une plus grande équité spatiale. En présence d'indivisibilités (et donc de rendements croissants de la production), toute fragmentation de la production conduit au contraire à des pertes d'efficacité productive (duplication des coûts fixes), ce qui pousse les entreprises à se localiser dans les régions leur permettant de minimiser leurs coûts de production, et en particulier leurs coûts de transport, même (et surtout) si par ailleurs les taux de fret inter-régionaux sont faibles. La baisse des coûts de transport exacerbe alors les plus infimes différences nées des hasards de l'histoire et conduit, au moins dans un premier temps, à une concentration auto-entretenu des activités, en particulier si la mobilité de la main d'œuvre est importante. A la force d'attraction représentée par la présence de débouchés importants (demande finale et intermédiaire) et la disponibilité d'une main d'œuvre spécialisée, s'opposent des forces de « congestion » liées à des coûts du travail ou rentes foncières élevés, à des réseaux internes de transport saturés, ou encore à des externalités environnementales négati-

ves.<sup>1</sup> Ces forces centrifuges peuvent atténuer les processus de divergence régionale, en particulier lorsque les coûts de transport ne constituent plus une réelle barrière aux échanges. La logique de concentration des activités obéit ainsi à un processus en cloche caractérisé par une première phase au cours de laquelle toute réduction des coûts de transport accentue les inégalités régionales, puis une seconde phase, dans laquelle toute baisse est au contraire profitable en terme d'équité spatiale. L'enjeu pour le décideur public consiste donc à bien anticiper la possibilité qu'une politique de réduction des coûts d'échange des biens entre régions « centrales » et « périphériques » puisse être très coûteuse à court terme pour ces dernières.

Les économistes peuvent à ce stade apporter leur concours à double titre. Tout d'abord, ils peuvent identifier les politiques économiques les plus aptes à réduire significativement les coûts de transport, ce qui fait l'objet de la première partie de cette note. Ensuite, à l'aide de modèles structurels « calibrés » sur données réelles, ils peuvent réaliser des simulations permettant d'évaluer l'impact redistributif de différents scénarii de baisse de coûts, approche dont nous donnons une illustration dans la seconde partie.

**Coûts de transport : déterminants et implications de politique économique**

Combes et Lafourcade (2005a) présentent un indicateur sophistiqué du coût des échanges de marchandises, mesuré par le coût de transport généralisé routier associé à un poids lourd de référence (tracteur semi-remorque de 40 tonnes). Les réseaux de transport numérisés pour construire cette mesure, qui ne couvrent que le continent (hors Corse et DOM), sont constitués de plus de 5000 arcs routiers (à double sens), auxquels sont associés les différents types de routes,<sup>2</sup> les distances et vitesses de circulation correspondantes. A l'aide de cette représentation, il est possible d'obtenir une mesure du coût d'échange des biens à une échelle territoriale exceptionnellement fine, celle des 341 zones d'emploi

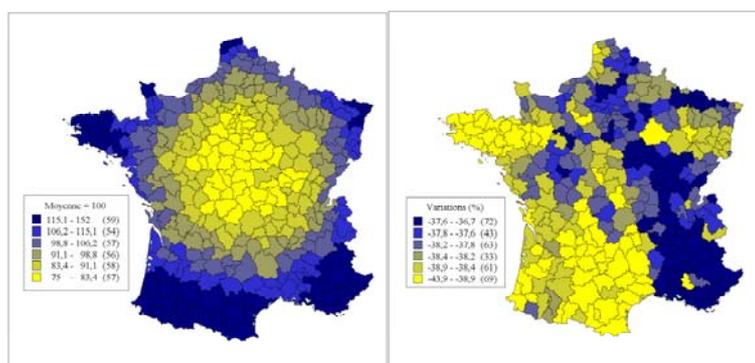
<sup>1</sup> Les modèles d'économie géographique, parce qu'ils étudient les processus *endogènes* de formation des inégalités dans le cadre de régions parfaitement symétriques *ex ante*, s'affranchissent, par exemple, des différences *exogènes* de dotations factorielles. La prise en compte de ces effets ne ferait que renforcer les phénomènes de spécialisation décrits plus haut.

<sup>2</sup> Six catégories de routes sont considérées : autoroutes concédées et non concédées, nationales à 2x2 et 2x3 voies, nationales simples, départementales et traversées d'agglomération.

continentales. Le calcul du coût de transport routier associé à un itinéraire donné sur ces réseaux nécessite la collecte des coûts de fret relatifs au déplacement du véhicule de référence pour les années étudiées (ici 1978 et 1998). Ces coûts sont liés aux distances parcourues sur les réseaux mais aussi au temps de parcours (d'où l'appellation retenue de coût de transport « généralisé »). Coûts de référence, réseaux, et coordonnées barycentriques des zones d'emploi sont ensuite introduits comme inputs du logiciel de modélisation de transport TRIPS, qui détermine l'itinéraire le moins cher entre deux zones données et le coût de transport généralisé correspondant.

La Fig.2-gauche, qui représente l'accessibilité brute des zones d'emploi (obtenue par la moyenne arithmétique non pondérée du coût de transport généralisé de chacune des zones à l'ensemble des autres zones), fait clairement apparaître la structure étoilée du réseau routier français autour de la capitale. Comme l'illustre la Fig.2-droite, il est clair que les efforts déployés dans le cadre du schéma directeur routier national ont porté en priorité sur le désenclavement des zones les plus périphériques (Bretagne et Sud-Ouest), ce qui a contribué à réduire les différences d'accessibilité brutes sur la période 1978-1998.

**Fig. 2 : Coût de transport généralisé : Moyenne 1998 (Gauche) – Variation 78-98 (Droite)** Source : Combes et Lafourcade (2005a)



Cette mesure du coût d'échange des biens possède plusieurs propriétés intéressantes. La première réside dans la possibilité d'en comparer les performances à des mesures « basiques » plus largement utilisées par les économistes, faute de mieux, comme la distance à vol d'oiseau. Cette comparaison fait apparaître une corrélation très élevée en coupe et très faible en séries temporelles, ce qui laisse penser que des erreurs de mesure importantes peuvent être liées à une mauvaise évaluation de la dynamique spatiale de baisse des coûts. La seconde propriété avantageuse consiste dans la possibilité d'isoler la contribution de chacun des éléments composant le coût de transport pour en expliquer les variations. Grâce à une analyse de type « Shift & Share », on peut montrer que, contrairement à une croyance très répandue, les infrastructures n'ont contribué que très faiblement à la baisse du coût de transport routier généralisé sur les 20 dernières années : 3.2 points de % pour une baisse totale moyenne de 38.3% et ce, sur une période caractérisée par un développement sans précédent du réseau routier français (le nombre de km d'autoroutes a doublé entre 1978 et 1998). A l'inverse, le mouvement de déréglementation du transport routier de marchandises amorcé dans les années 1980s a contribué à hauteur de 21.8 points de % à cette même baisse. Parce qu'elles se sont traduites par une forte réduction des prix des chargeurs<sup>3</sup> et ont favorisé l'entrée sur le marché de concurrents plus nombreux,<sup>4</sup> les réformes ayant affecté la structure du marché du transport se sont donc révélées déterminantes. Les évolutions technologiques de la branche transport (économies d'énergie liées aux chocs pétroliers, hausse de la qualité des matériels roulants) ont également constitué un des éléments moteurs de la baisse, contribuant à hauteur de 10.9 points de %. Les variations des prix des carburants (TIIP et autres taxes incluses) et les péages constituent en revanche des déterminants mineurs sur la période. Le rôle essentiel incombant aux infrastructures consisterait donc plus

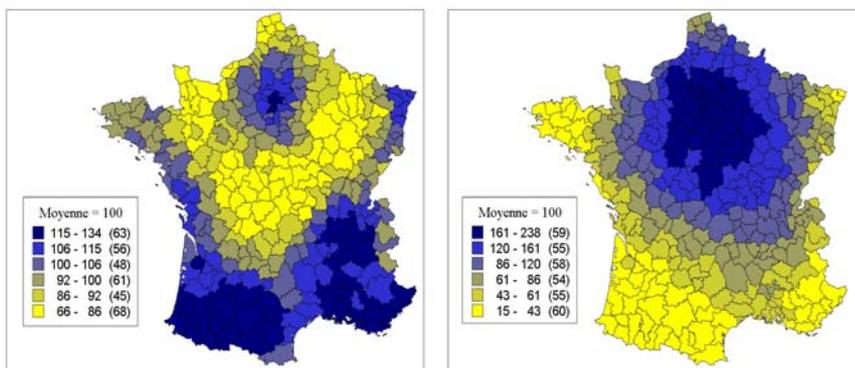
à cibler les zones pour lesquelles la baisse de coût de transport engendrée par les autres facteurs est la plus forte.

**Un modèle d'économie géographique en concurrence à la Cournot : quelques prédictions**

Les données de coûts de transport précédentes offrent la possibilité de réaliser des estimations « structurelles » des modèles d'économie géographique, susceptibles d'enrichir l'analyse économique à plusieurs titres. De telles estimations permettent tout d'abord d'évaluer l'adéquation empirique de tel ou tel modèle à l'explication des phénomènes spatiaux, à l'aune des estimations de paramètres obtenues qui, si elles ne sont pas conformes à la théorie, conduisent à l'invalidation pure et simple du modèle. Lorsque le modèle n'est pas invalidé, elles permettent également de quantifier les forces d'agglomération et de dispersion à l'œuvre, et de suivre l'évolution des disparités régionales occasionnée par telle ou telle variable du modèle, sur laquelle les politiques régionales peuvent exercer une influence déterminante, comme les coûts de transport ou le niveau d'intégration économique. A l'aide d'un modèle en concurrence à la Cournot, Combes et Lafourcade (2005b) mesurent ainsi les incitations à la concentration/dispersion des établissements de plus de 20 salariés entre les 341 zones d'emplois du continent français. Après « calibration » du modèle sur données réelles (relatives à la demande de travail de ces établissements pour l'année 1993), les auteurs simulent la distribution spatiale des coûts, prix, taux de marge, offre, imports / exports et profits (hors coûts fixes) de ces mêmes établissements, variables pour lesquelles aucune donnée n'est à ce jour disponible à l'échelle des zones d'emploi. Des résultats particulièrement intéressants apparaissent dans l'étude de la variabilité spatiale des taux de marge et de la production des établissements du secteur des biens d'équipement, par exemple.

Le taux de marge prédit est à la fois plus élevé que la moyenne dans les zones d'emploi avoisinant la capitale et dans les zones plus périphériques, ce qui peut sembler au premier abord paradoxal. Cette non-monotonie s'explique cependant par le jeu complexe des forces d'agglomération et de dispersion à l'œuvre dans le modèle. Au centre, la concurrence est plus forte ce qui, sous l'hypothèse de Cournot, implique un prix de vente plus faible. Néanmoins, les coûts d'accès au reste de la France ainsi que le prix des inputs y sont aussi plus faibles (cf Fig.2), et c'est ce dernier effet qui domine. Le raisonnement est symétrique pour les zones d'emploi périphériques. Les coûts d'accès aux marchés extérieurs et les prix des inputs y sont plus élevés, mais les entreprises bénéficient d'une faible concurrence et de prix élevés. Cet effet domine le précédent, ce qui se traduit par un taux de marge plus élevé que la moyenne. Les zones d'emploi de l'arrière pays ne sont en mesure d'exploiter ni les effets liés à la concurrence, ni ceux qui sont liés aux coûts : leur taux de marge y est donc plus faible que la moyenne. Le profit des établissements ne dépend cependant pas seulement de leur taux de marge, mais aussi de leur volume de production.

**Fig. 3 : Taux de marge (à gauche), Production par entreprise (à droite) Prédictions relatives au secteur des biens d'équipement.** Source : Combes et Lafourcade (2005b)



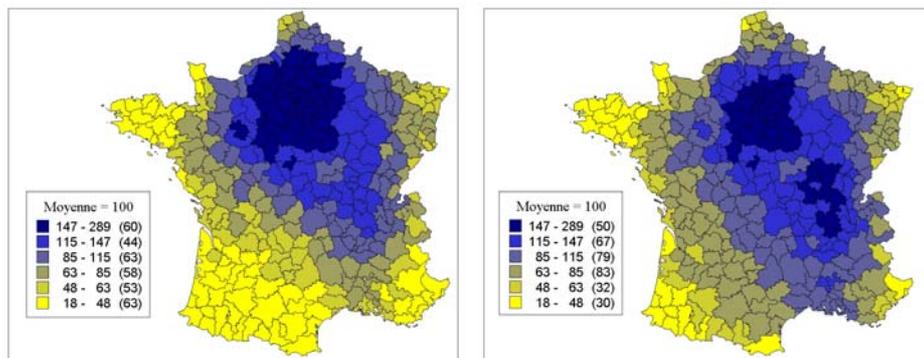
<sup>3</sup> Du fait de l'abolition de la tarification routière obligatoire et de la compression drastique des coûts salariaux, assurances et frais de maintenance, liée aux gains de productivité issus de la réorganisation des chaînes logistiques.  
<sup>4</sup> Du fait de la suppression du contingentement des licences de transport routier.

Comme l'illustre la Fig.3-droite, l'offre des entreprises est au contraire monocentrique, et l'impact combiné du taux de marge et de la production *a priori* ambigus pour les zones périphériques. Le profit obtenu *a posteriori*, illustré par la Fig. 4-gauche, présente néanmoins une structure centre-

périphérie très nette. Les forces d'agglomération l'emportant sur les forces de dispersion, on peut conjecturer que, toutes choses égales par ailleurs (rentes foncières notamment), de nouvelles entreprises devraient être incitées à se localiser dans le « centre », conduisant à une accentuation des inégalités à long terme.

Il est dans ce cadre possible de simuler l'impact d'une baisse du coût de transport routier généralisé, à nombre et localisation des établissements fixés. Une réduction uniforme de 30% conduit à de fortes variations dans la distribution des profits des entreprises, comme l'illustre la Fig. 4-droite.

**Fig.4 : Profit (à gauche), Profit après une baisse de 30% du coût de transport (à droite) Simulations réalisées pour le secteur des biens d'équipement.** Source : Combes et Lafourcade (2005b)



On assiste à une réduction très visible de la concentration des profits à l'échelle nationale. L'apparition d'un second pôle au voisinage-nord de

Lyon devrait y créer de nouvelles incitations à la création d'établissements. Un second constat vient cependant nuancer cet effet. Le gradient des profits se renforce à l'intérieur de l'ancien centre et au voisinage du nouveau centre, ce qui traduit une plus forte inégalité entre les zones d'emploi des centres et leur proximité immédiate.

Ce résultat est conforté par le calcul d'indices de concentration spatiale du type Ellison et Glaeser (1997) : tous secteurs confondus, la concentration de l'emploi et de la production est plus faible au niveau national après baisse des coûts de transport. En revanche, le calcul d'indices similaires pour chacune des 21 régions françaises prises en compte dans l'étude montre que cette baisse s'accompagne d'un renforcement des inégalités dans la majorité de ces régions. Ainsi, la baisse des coûts de transport réduirait les inégalités entre régions françaises tout en les renforçant simultanément au sein des régions, les zones d'emploi urbaines absorbant une partie des activités auparavant localisées dans les zones rurales avoisinant les grands centres urbains.

**Combes P.-P. et Lafourcade M. (2005a).** "Transport Costs: Measures, Determinants, and Regional Policy Implications for France", *Journal of Economic Geography*, Vol. 5 (Issue 3), 319-349.

**Combes P.-P. et Lafourcade M. (2005b).** "Trade Costs and Regional Disparities in a Model of Economic Geography: Structural Estimations and Predictions for France". <http://www.enpc.fr/ceras/lafourcade/artinf.pdf>.

**Ellison, G. et E. Glaeser (1997).** "Geographic Concentration in U.S. Manufacturing Industries: A Dartboard Approach", *Journal of Political Economy*, 105, 889-927

## DU « BUSINESS » AU MARCHÉ DU TRAVAIL : LES DIFFICULTES DE LA CONVERSION

Par Isabelle COUTANT (LSS)

Face à une délinquance juvénile en augmentation, nombre de responsables politiques - de droite comme de gauche - mettent en cause les analyses sociologiques : celles-ci ne serviraient qu'à fournir des « excuses » aux délinquants. Partant du constat que, placés dans les mêmes conditions socio-économiques, tous les jeunes ne deviennent pas déviants, ils réhabilitent une philosophie du sujet et de la responsabilité individuelle. Corollaire de ce mouvement idéologique : la mise en cause du travail socio-éducatif et le regain de politiques plus répressives. Certains sociologues, comme Sébastien Roché, proposent des interprétations de la délinquance en terme de « crise de l'autorité et de la morale » qui semblent aller dans ce sens. D'autres, comme Loïc Wacquant, s'inquiètent au contraire de la « criminalisation de la pauvreté » qui accompagne le passage de « l'Etat social » à « l'Etat pénal ».

A travers l'étude ethnographique de deux dispositifs - les audiences pour mineurs en Maison de Justice et du Droit, d'une part, et une formation aux métiers de l'animation mise en place par la Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ), d'autre part - j'ai cherché à repérer les conditions d'efficacité du travail de réinsertion opéré par des éducateurs et des magistrats. Je ne traiterai ici que du second dispositif, présenté par l'éducateur qui en est responsable comme un « module de socialisation par le BAFA - brevet d'aptitude à la fonction d'animateur ». Il s'adresse à des jeunes sortis sans qualification du système scolaire, pour partie « suivis » par l'institution judiciaire, et réunit chaque année, pendant six mois, une douzaine de stagiaires âgés de 17 à 21 ans. Certains ont été pris en charge par la PJJ sur le plan civil, dans le cadre de l'assistance à « l'enfance en danger ». D'autres ont été poursuivis sur le plan pénal, suite à des délits : pour une minorité d'entre eux, la formation est une alternative à une courte peine de prison. Les lundi et mardi, les stagiaires assistent à la partie « théorique » de la formation ; les mercredi et vacances scolaires, ils travaillent en centres de loisirs, les jeudi et vendredi sont consacrés à d'autres interventions (brevet de secourisme, atelier recherche emploi à la mission locale, informations sur la santé, etc.). J'ai assisté à différents temps de cette formation, trois jours par semaine, de janvier à juin 2001, et réalisé des entretiens avec les douze stagiaires de cette session et avec huit jeunes issus des deux promotions antérieures (1999 et 2000). J'ai entretenu la relation d'enquête

et réitéré les entretiens avec cinq d'entre eux au cours des années qui ont suivi. Ces entretiens, semi-directifs, ont permis d'aborder à la fois le passé délinquant, la trajectoire sociale et scolaire, le rapport aux institutions d'encadrement et les expériences professionnelles.

Les analyses proposées ici concernent donc ce public particulier et non les « jeunes des cités » en général, catégorie qui recouvre des profils et des trajectoires très variés, qu'on a trop tendance à homogénéiser.

### En quête de considération

Pour comprendre les conditions d'efficacité de ces interventions, il fallait commencer par interroger le sens des pratiques délinquantes du point de vue des jeunes encadrés : c'est d'abord « de la considération » qu'ils disent avoir recherché dans la « rue ». Les tags, les graffitis, représentent une façon de « se faire un nom » ; à travers les prises de risque et les conduites de défi, il s'agit d'asseoir sa « réputation » ; l'investissement des revenus du « business » dans une consommation ostentatoire vise à renforcer son capital symbolique (entendu ici comme la réputation acquise auprès des pairs). Les modalités d'entrée dans la carrière délinquante ne sont donc pas très différentes aujourd'hui de ce qu'elles étaient au cours des décennies antérieures.

Cette importance du capital symbolique dans l'explication des comportements déviants est sous-estimée par les propositions politiques en matière de répression qui ont tendance à analyser la rationalité des délinquants comme un simple arbitrage entre coûts de la répression et avantages matériels de la délinquance. Certes, les comportements relèvent pour partie de cette logique, mais ils ne s'y réduisent pas : ce qui est en jeu dans ces pratiques relève aussi de l'honneur.

Tous les « jeunes de cité » ne deviennent pas pour autant délinquants, et au sein d'une même fratrie, les trajectoires divergent également. Ce constat n'invalide pas cependant les analyses sociologiques, sauf à les caricaturer : la « rue » est plus ou moins attractive selon la considération que les uns et les autres rencontrent dans leurs autres cercles d'appartenance (école et famille essentiellement). En ce sens, on peut dire que la stigmatisation scolaire et/ou intrafamiliale prédispose (ce qui ne signifie pas qu'elle « détermine ») à certaines formes de délinquance.

**Des modalités de sortie de la carrière délinquante aujourd'hui plus difficiles**

Avec le passage à l'âge adulte, la plupart des jeunes délinquants aspirent toutefois à « se ranger » : il s'agit alors de trouver un emploi pour pouvoir fonder une famille. La sociologie des années cinquante aux années soixante-dix mettait en évidence l'homologie entre « culture anti-école » et culture d'atelier qui facilitait la conversion du monde des bandes au monde de l'usine (la culture anti-école produisait des dispositions préajustées à la culture d'atelier). Certaines attitudes aujourd'hui stigmatisées (le fait d'être « nerveux », « instable », « rétif à l'autorité ») étaient valorisées au sein du monde ouvrier notamment parce qu'elles étaient réinterprétées à travers les schèmes d'analyse de la lutte des classes : les « grandes gueules » pouvaient être désignées comme porte-parole du groupe.

Sous l'effet des transformations du marché du travail et de la précarisation des classes populaires, les modalités de sortie des carrières délinquantes se sont modifiées. C'est d'abord le chômage qui rend l'insertion de ces jeunes difficile. C'est aussi leur rejet du monde ouvrier. C'est surtout la rupture entre culture anti-école et culture d'atelier, qui résulte de la disqualification de la résistance et de l'autonomie ouvrière. Désormais, la culture anti-école ne trouve plus son débouché « naturel » dans la culture d'atelier ; l'honneur de la rue ne peut plus être converti en fierté professionnelle.

Aux transformations du travail ouvrier et à la massification du chômage qui laissent de moins en moins de place aux salariés revendicatifs, s'ajoute l'essor du secteur des services, autre débouché pour les non qualifiés, encore moins propice à la conversion de ces comportements « indociles ». Les définitions, dans la culture de la rue, de la dignité personnelle (notamment le refus des situations publiques de subordination) entrent en contradiction avec les dispositions attendues dans les métiers de service.

Au fur et à mesure de ces transformations du marché du travail, la culture de la rue s'est donc radicalisée et autonomisée vis-à-vis de la culture ouvrière, rendant de plus en plus difficiles les conversions. C'est cette radicalisation de la culture de rue qui explique, au moins pour partie, l'accroissement des tensions au sein des classes populaires, entre la fraction supérieure du groupe et les « jeunes des quartiers ».

**Intervention socio-éducative et effet Pygmalion**

Du fait de cette distance accrue entre culture de rue et culture ouvrière, on peut supposer que le rôle des interventions institutionnelles dans la conversion des jeunes délinquants s'accroît puisqu'elle ne s'opère plus « spontanément » via le marché du travail. C'est à cette fonction d'insertion potentiellement remplie par les dispositifs judiciaires et socio-éducatifs que je me suis intéressée.

En ce qui concerne la formation étudiée, j'ai d'abord cherché à mettre en évidence les conditions de l'adhésion ou a contrario de la résistance au dispositif. Sur les douze stagiaires de la promotion étudiée, deux ont abandonné (et ont été remplacés). Les sessions antérieures avaient comporté deux réorientations (pour des jeunes peu motivés par l'animation), une exclusion (suite à une agression au couteau) et un refus de validation (pour absentéisme). Je ne développerai pas ici plus avant les logiques de résistance, faute de place, pour insister davantage sur les conditions de possibilité de l'adhésion au dispositif.

Les jeunes rencontrés mettent en avant, outre le souhait de ne plus « galérer », leur volonté de renouer avec « l'école ». Cette formation est perçue comme valorisante parce qu'« intellectuelle » et sélective contrairement aux « classes poubelles » auxquelles ils ont été cantonnés jusqu'alors : avant chaque session, l'éducateur convoque individuellement les candidats pour un entretien à l'issue duquel il leur fait signer un « contrat » (les stagiaires s'engagent à respecter les règles édictées et l'éducateur s'engage à leur trouver un lieu de stage). Cette valorisation de l'école, qui semble relativement nouvelle dans cet univers, est à mettre en relation avec les effets sociaux de la démocratisation scolaire (dans leurs quartiers, ces jeunes côtoient ceux qui, contrairement à eux, ont continué leurs études).

Une autre raison de l'adhésion tient à « l'ambiance » entre stagiaires (les affinités reposent sur le sentiment d'avoir derrière soi le même type d'histoire) et à « l'horizontalité » des relations d'autorité (les remontrances se font de manière individuelle, en aparté et en face-à-face, contrairement à leurs expériences du monde scolaire où ils se sentaient « pris de haut »,

publiquement mis en cause). Enfin, cette formation est « personnalisée » (associée à la personne de l'éducateur qui l'a mise en place et en assure la coordination) : c'est « la formation à Pascal », et c'est ainsi que les jeunes en parlent entre eux et dans leurs quartiers.

La conversion des dispositions s'opère ensuite via différents canaux : aux exigences explicites auxquelles il faut se conformer (concernant la tenue, le respect des horaires, la façon de parler) s'ajoutent des normes de comportement discutées en groupe (la division du travail moral englobe les stagiaires eux-mêmes). La conversion s'opère surtout à travers un « effet Pygmalion » : les intervenants s'adressent aux jeunes encadrés en tant que « stagiaires » et non en tant que délinquants (de fait, l'éducateur refuse systématiquement de transmettre les informations judiciaires dont il dispose aux différents partenaires). Les attentes dont ces jeunes font l'objet, leur sentiment d'être « des animateurs comme les autres », ont ainsi tendance à modifier le regard qu'ils portent sur eux-mêmes et à faciliter la distanciation à l'égard du rôle tenu dans la « rue ».

Le travail d'animateur conduit également à des remises en cause, au moins partielles, dans la mesure où il provoque des « dilemmes moraux » : les stagiaires ont à jouer un rôle éducatif vis-à-vis des enfants dont ils sont responsables, en centre de loisirs ou en Maison de quartier. Il s'agit de poser des règles, d'exprimer une morale différente de l'ethos de rue (en s'opposant par exemple aux règlements de compte physiques entre enfants). L'un d'eux, ancien caïd, exprime cette conversion progressive de son système de valeurs :

« En étant animateur, j'ai complètement oublié ça, plus fort ou pas plus fort... Si je me bats, c'est que j'ai pas le choix. Sinon, j'esquive. C'est quand j'ai commencé à travailler avec les enfants, j'ai commencé à me rendre compte que se battre, c'était un mauvais chemin. Je voulais pas que les petits fassent des bêtises. Alors comment tu dis aux gens de pas faire ça alors que toi, tu le fais ? C'est complètement contradictoire. J'ai préféré arrêter. J'ai ralenti au fur et à mesure. »

Si tous n'obtiennent pas des contrats stables dans l'animation, les expériences accumulées peuvent toutefois faciliter l'insertion dans d'autres domaines (sécurité, services aux personnes, transport, etc.). L'habitude des entretiens d'embauche, l'entretien de connaissances scolaires lors des activités de soutien, les capacités d'explication, l'habitude du contrôle de soi, le sens de la répartition acquis en tant qu'animateur sont autant de compétences transférables dans d'autres secteurs. Au fur et à mesure des expériences professionnelles, ces jeunes apprennent ainsi à naviguer dans des univers sociaux autres que l'espace du quartier et ils acquièrent des compétences relationnelles. Ce faisant, leur « capital de conformité » s'accroît : ce terme désigne à la fois des ressources (économiques, sociales, culturelles) et des stratégies de présentation de soi qui, ensemble, constituent des gages de conformité aux yeux d'interlocuteurs incarnant la morale dominante (agents institutionnels notamment).

Cette acculturation progressive peut nécessiter un accompagnement prolongé par l'éducateur, ne serait-ce que pour décoder certaines situations professionnelles et apprendre à réagir aux conflits autrement que dans la rue : une jeune fille explique par exemple qu'elle a du mal à « prendre sur elle » lorsqu'elle se sent injustement mise en cause par des collègues parce qu'elle a appris dans sa cité qu'il valait mieux être « agresseur » que « victime ».

La prise de distance vis-à-vis de la « rue » est d'autant plus probable que les jeunes encadrés détiennent des ressources (principalement scolaires et familiales) qui augmentent les chances d'insertion professionnelle en même temps qu'elles facilitent l'autonomisation à l'égard des pairs. Lorsque ces ressources sont faibles, le soutien d'agents institutionnels peut représenter une forme de capital social (sorte de famille élargie de substitution, socle d'adultes de référence). L'éducateur responsable du dispositif étudié accompagne ainsi l'insertion des stagiaires pendant au moins six mois à l'issue de la formation : il se porte garant auprès de diverses institutions (employeurs, bailleurs, Justice), et mobilise si nécessaire son propre réseau relationnel. Le rendement de ce capital est toutefois décroissant dans la durée (d'autres jeunes arrivant régulièrement dans le « circuit ») : il est d'autant plus rentable qu'il est mobilisé dans la période où il est acquis.

Isabelle Coutant, *Délit de jeunesse - La justice face aux quartiers*, La Découverte - Textes à l'appui 2005, 325p