

CHAPITRE 7

L'ACCORD PRAGMATIQUE : FRACTALITE ET SPECULARITE INSTITUTIONNELLES

Once cities all over the world began to employ full-time,
professionally trained engineers to direct traffic,
they deployed only certain traffic solutions.
Traffic engineers have linked themselves together
into a large, self-reinforcing, international, professional community.

Clay McShane*

Ce que les deux chapitres précédents nous ont montré, c'est qu'il était difficilement tenable de détacher les acteurs de divers éléments qui leur seraient censément extérieurs, tels que le temps ou encore le milieu social dans lequel ils évoluent. Nous avons vu au contraire que, à chaque fois, l'autorité, comme qualité d'être auteur d'un projet, émerge de la constitution collective d'un espace-temps de l'action en dehors duquel aucune initiative ou intention individuée ne pourrait s'exprimer. De même, les chapitres 3 et 4 ont souligné le fait que la qualification de la réalité, extérieure et résistante, de la circulation routière sous les traits du problématique signifiait l'occupation d'une position sociale particulière dont les coordonnées sont irréductiblement collectives, c'est-à-dire partagées et récurrentes. Les cadres de la technique gestionnaire sont bien quant à eux des cadres sociaux, comme en témoignent les éléments récoltés dans les chapitre 1 et 2. Autrement dit, loin d'émerger de l'agrégation de projets individuels, l'orientation collective de l'action semble constituer le fonds sur lequel se détachent des particularités actorielles et contextuelles. Cette vision de la gestion routière que nous défendons implique cependant que soit en quelque sorte « disponible » une structure pragmatique commune, c'est-à-dire à la fois sémantique et pratique, dont les modalités d'activation renverraient quant à elles à la diversité empirique des situations sociales et historiques.

Dans ce chapitre, nous allons nous attacher à conceptualiser cette structure sémantique dont les chapitres précédents ont progressivement décrit la teneur. Il nous

* « The Origins and Globalization of Traffic Control Signals », op. cit., p.389.

faut en effet trouver un moyen de décrire ce qui précisément unit en un ensemble intelligible, pertinent et sensé l'ensemble des initiatives, textes et objets relevant de ce que nous avons considéré comme de la gestion routière. Quel est donc le levier qui permet tant aux acteurs qu'à l'observateur que nous sommes de distinguer nettement un domaine d'objet circonscrit, un « champ » à l'intérieur duquel peuvent être comparés et mis en relation toute une série de faits, d'objets et d'actes ? Qu'est-ce qui les rend capables de différencier l'œuvre d'art d'un Pierre Vivant ou d'un Ken Lum des dispositifs sociotechniques de gestion de la circulation ? Selon nous, c'est de la disponibilité d'un réseau sémantique qu'il faut rendre compte. Ce qui implique non seulement de décrire les éléments ainsi reliés, mais également de comprendre ce qui fait la disponibilité de cette structure. Nous ferons appel aux travaux de Charles S. Peirce pour remplir la première de ces tâches, tandis que, pour la seconde, nous aurons recours aux concepts fournis par la théorie fractale en mathématique.

Il nous restera alors une très importante étape théorique à franchir. Il nous faudra en effet expliquer comment, tout en postulant l'existence d'une structure sémantique commune et stable, peuvent s'observer des changements dans l'expression de celle-ci, autrement dit comment peuvent se distinguer ce que nous avons appelé dans le troisième chapitre des problématisations différentes.

1 | LA SIGNIFICATION DE LA GERANCE

Jusqu'ici, nous ne nous sommes jamais vraiment interrogé sur la pertinence d'un concept comme celui de « collectif d'énonciation routier », car nous considérions qu'il décrivait d'un mot l'ensemble des acteurs d'un champ dont l'unité, elle, n'est pas un produit de notre imagination, mais peut être constatée empiriquement. Certes, nous avons proposé, dans le chapitre 3, de distinguer à l'intérieur de ce collectif un certain nombre de groupes aux logiques partiellement conflictuelles, mais jamais cela n'a remis en question l'idée d'une identité du champ de la gestion routière comme domaine d'objet circonscrit. Il peut y avoir plusieurs groupes sociaux évoluant à l'intérieur de cet espace, toujours est-il qu'ils se préoccupent tous de gestion routière, et non des rapports entre l'école et l'entreprise ou de la paix dans le monde. Or, après avoir tenté, dans le chapitre 4, de penser la structure de cette unité, de cette signification de la gestion routière, ne faudrait-il pas se demander qui vise cette signification et de quelle manière ? Autrement dit, cette signification, puisqu'elle existe bien, a-t-elle un sujet ?

Ce problème du sujet du sens nous semble une entrée particulièrement adéquate puisque le traiter nous permettra non seulement de répondre à la question de savoir si la promesse télématique en matière routière peut être dite avoir un sujet (qui la profère) mais également de donner un statut aux textes et aux objets (et en particulier aux feux de signalisation) que nous avons rencontrés et qui semblent n'en être que le support.

1.1. La promesse télématique a-t-elle un sujet ?

Dans son ouvrage consacré aux institutions du sens, Vincent Descombes s'interroge sur la manière de qualifier une proposition collective du type « l'équipe de football qui a remporté le match est victorieuse ». Autrement dit, il se demande si cela a un sens de parler de sujet collectif ou d'individu collectif de la même manière qu'on ne le ferait d'un individu physique. Descombes fait remarquer que c'est bien en tant que membres de l'équipe que les joueurs sont vainqueurs, et non chacun de leur côté. En conséquence, il avance l'idée qu'une proposition est collective lorsqu'elle possède un sujet collectif. Cependant, un tel sujet n'est pas le nom d'une entité collective (par exemple « l'équipe de football »), mais bien une construction permettant de rapporter un prédicat (« victorieux ») à plusieurs individus ou entités en disant que c'est ensemble qu'ils méritent ce prédicat. Or, si l'on en revient à notre question de départ (à savoir : qu'est-ce qu'un problème public ?), on voit bien que la circulation routière n'est pas problématique pour chaque individu pris séparément, mais bien non seulement pour tous les automobilistes en tant qu'usagers « conjoints » de la voirie mais également pour tous les organismes (par définition collectifs) qui sont en charge de ce phénomène. Autrement dit, on peut avancer l'hypothèse qu'un problème n'est public que s'il possède un sujet collectif, précisément celui qui nourrit à son sujet une préoccupation. Mais comment pourrions-nous qualifier ce « sujet » dans le cas qui nous occupe ? Quelle serait cette « construction » qui permettrait de rapporter un attribut (la préoccupation, telle qu'entendue extensivement comme au chapitre 4) à plusieurs individus qui le posséderaient ensemble ?

1.1.1. Individus, sujets, intentions

La notion de problème public entre en contradiction, au même titre d'ailleurs que la proposition « l'équipe est victorieuse », avec une conception de l'objet commun qui en fait non pas l'attribut d'un sujet collectif, mais l'agrégation de prédicats individuels. Ce qui est en effet « public » dans ce cas, ce sont non seulement les aspects problématiques de la circulation routière, mais également la circulation elle-même, son espace physique ainsi que social. Autrement dit, en parlant du problème de la circulation routière (en disant « la circulation routière est un problème »), on avance d'emblée une proposition collective, dont le sujet est lui aussi collectif. « La circulation » est un singulier collectif ou un nom de multiplicités : elle peut représenter soit une entité singulière (le phénomène circulatoire), soit les individus qui la composent (les déplacements d'une myriade de véhicules et d'individus), au même titre que « le gouvernement », « l'armée », « la

France », « l'équipe de football », etc., peuvent être saisis comme entités ou comme collections d'individus¹. Dans cette optique, dire que la « communauté ITS » ou encore « le collectif d'énonciation routier » sont les sujets de la promesse télématique semble ne pas poser de difficulté particulière ; ce qui pose généralement question dans une perspective sociologique n'est pas le caractère collectif du sujet de l'action, mais bien sa délimitation pertinente : qui en fait partie ou non, qui se distingue de qui, qui agit ou s'oppose, pour quelles raisons et avec quels effets, telles semblent être en effet les questions centrales de l'analyse sociologique de l'action collective².

Mais tout ne semble pas réglé pour autant car si nous acceptons facilement que « collectif » peut qualifier le mot « sujet », sachons-nous cependant ce qu'est un sujet ? Trop souvent tenté d'assimiler cette notion à un individu physique, et confirmé en cela par l'acception grammaticale de la notion, définie comme sujet nominatif conférant au verbe ses catégories de personne et de nombre et auquel se rapportent des propriétés, nous ignorons ce qu'enseigne la sémiotique de C.S. Peirce : dans une proposition transitive, il y a toujours au minimum deux sujets, le sujet nominatif mais aussi l'objet sur lequel porte son action. Ainsi, dans la phrase « Caïn tue Abel », il y a deux sujets : cette proposition ou cette action porte en effet tout autant sur Caïn (qui devient meurtrier) que sur Abel (qui devient victime). On pourrait d'ailleurs dire : « Abel a été tué par Caïn », ce qui montre l'équivalence logique des deux sujets. Par conséquent, ce qu'il est important de distinguer pour Peirce est non pas le sujet et l'objet, mais le sujet et le prédicat, c'est-à-dire ce qui complète le prédicat (les individus indexés) et l'élément prédicatif lui-même (le verbe transitif, c'est-à-dire l'action comme rapport social). Dans cette optique, l'individu (ou le sujet) n'a pas de consistance propre, autonome, mais apparaît comme membre d'un système, que Peirce va d'ailleurs définir de la sorte : *Par système, on entend un individu tel que, si ce qu'on dit de lui est vrai, la vérité de ce qu'on dit consiste en ceci que certaines choses sont vraies de certains autres individus*³. Ainsi, Caïn n'est le meurtrier d'Abel qu'à la condition que celui-ci soit la victime de celui-là, et inversement.

Mais ce qui est dit ici d'une relation dyadique entre deux individus peut également s'appliquer à d'autres types d'action, comme par exemple l'action technique qui est aussi une relation transitive, mais cette fois entre un sujet et un objet, entre un individu et une entité matérielle. Prenons par exemple les assertions suivantes : */The actual situation in Brussels is that two kinds of public authorities are in charge with traffic light regulation : the Region for ±400 intersections and the 19 communes for ±300 intersections/*⁴ ; */DRIVE envisages a common European road transport environment in which drivers are better informed and 'intelligent' vehicles*

¹ Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, op. cit., p.123.

² Mancur Olson, *Logique de l'action collective*, Paris, PUF, 1978 ; Denis Segrestin, « Les communautés pertinentes de l'action collective. Canevas pour l'étude des fondements sociaux des conflits du travail en France », *Revue française de sociologie*, XXI, 1980, pp.171-203.

³ C.S. Peirce, *Collected Papers*, t.III, §637, cité par Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, op. cit., p.224.

⁴ Région de Bruxelles-Capitale, *Prodyn Test Bed Preparation*, CITIES DRIVE II Project V2054, Deliverable No 7, June 1993, p.5.

*communicate and cooperate with the road infrastructure itself*⁵ ; ou encore : */Les exploitants routiers, les constructeurs automobiles et les équipementiers électroniques ont déjà perçu le potentiel de ce marché [de l'information routière] et préparent des offres/*⁶. Ces assertions décrivent non seulement une relation transitive entre des acteurs et des instruments, mais également une proposition collective au sens défini précédemment. Par conséquent, on peut dire, d'une part, que */la Région bruxelloise/DRIVE/les exploitants et autres/* ainsi que */les carrefours/l'environnement routier/le marché/* sont tous des sujets (collectifs) de ces relations ou propositions et, d'autre part, que l'élément prédicatif est l'action gestionnaire elle-même (*gérer/être géré, envisager/être envisagé, offrir/être offert*).

Cependant, quelque chose reste inexpliqué ; en effet, qu'est-ce qui assure que le sens de ces propositions est bien d'assigner des rôles différents à leurs sujets, l'un d'agent intentionnel (Caïn comme la Région bruxelloise, DRIVE ou les professionnels) et l'autre de patient intentionnel (Abel comme les feux aux carrefours, l'environnement intelligent ou les offres) ? Car cela n'aurait évidemment aucun sens de dire que les sujets de la relation sont à ce point équivalents qu'ils peuvent être confondus. Dire « les carrefours à feux gèrent la Région bruxelloise » est une proposition qui n'est pas fausse, mais absurde⁷. En effet, elle oblitère l'intentionnalité de l'action posée par l'agent. Mais considérer cette visée n'est cependant pas du tout une opération neutre du point de vue du sens conféré à cette description d'action. Car si celle-ci est signifiante, c'est précisément parce qu'elle incorpore (dans sa formulation comme à l'intérieur des acteurs eux-mêmes) une intentionnalité, c'est-à-dire une capa citée de mise en ordre des gestes et des faits⁸.

Néanmoins, nous avons vu dans le chapitre précédent que l'intention ne pouvait être assimilée à un attribut individuel. L'action intentionnelle est avant tout mutuelle, autrement dit distribuée et distributive, prétentieuse et dispendieuse. Mais cette conception n'est-elle pas contradictoire par rapport à une proposition comme « La Région de Bruxelles-Capitale gère un grand nombre de carrefours à feux » ? En vertu de quoi l'intention de l'administration régionale bruxelloise serait-elle mutuelle, partagée, collective ? On pourrait naïvement penser que ce caractère provient du fait que, par définition, un corps organisé comme une administration comprend en ses rangs de nombreux individus qui à la fois se côtoient dans l'espace et se succèdent dans le temps. Mais la réponse se situe ailleurs : elle doit être recherchée du côté de l'objet de cette proposition.

⁵ C.E.C., *R+D in Advanced Road Transport Telematics in Europe. DRIVE '90*, Brussels, DRI 201, March 1990, p.10.

⁶ Y. Boutin Desvignes & M. Gironde, *L'information routière*, op. cit., p.121.

⁷ Gilles Deleuze souligne d'ailleurs que dans l'ordre du sens ne s'opposent pas le vrai et le faux, mais la vérité et l'absurde. L'absurde est « ce qui est sans signification, ce qui ne peut être ni vrai ni faux » (*Logique du sens*, Paris, Minuit, 1969, p.25). Ainsi, affirmer que la firme Sibelgaz ne gère aucun carrefour à feux sur le territoire bruxellois est une proposition fausse, mais sensée, précisément parce qu'elle peut être dite fausse.

⁸ Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, op. cit., p.308.

1.1.2. L'objet d'un signe

Pour asseoir cette interprétation, il faut préalablement éclaircir ce que peut être une relation à un objet. Tout d'abord, cet objet n'est évidemment pas le passif intentionnel de l'action, puisque nous avons vu que ce dernier en était en fait un sujet. Si agent et passif intentionnels sont les sujets de l'action, l'objet est alors tu, non-dit, éludé dans la proposition */La Région gère ±400 carrefours/* comme dans les autres que nous avons citées. Il se situe à un autre niveau, au-delà de la relation dyadique de l'action transitive. En fait, Peirce précise que c'est à partir des deux termes de sujet et de prédicat que peut se comprendre la relation à l'objet. Comme le note Pierre Thibaud à ce propos, *grâce à l'index-sujet et à l'icône-prédicat va pouvoir s'engager la liaison avec l'objet par laquelle se trouve définie l'essence même de la proposition, qui est d'être 'un signe qui indique séparément son objet'*⁹. Qu'est-ce à dire ? Il y a deux réponses à cette question. D'abord, comme nous venons de le dire, la proposition-signe « indique séparément son objet » précisément parce qu'elle ne le stipule pas explicitement, mais le suppose implicitement. Ensuite, elle l'indique « séparément » dans le sens où une autre proposition pourrait indiquer le même objet d'une manière différente. Autrement dit, une proposition (ou un ensemble de propositions revêtant la même signification) « indique » un objet d'une manière particulière, distincte d'autres manières possibles. Par conséquent, l'objet est toujours l'objet d'un signe (d'une proposition), c'est-à-dire visé à l'intérieur d'une signification caractérisée. Comme le fait remarquer Donald Davidson au sujet de l'intercompréhension langagière, il n'est pas possible d'en déterminer la signification par un appel à l'objet de la communication, car celui-ci peut toujours être pris dans différentes visées ou « phrases » :

📖 Nous mesurons les autres esprits [...] en faisant des assignations à ces phrases à partir d'un autre ensemble potentiellement infini, celui de nos propres phrases, le seul ensemble qui nous soit immédiatement accessible et qui ait la structure adéquate. Etant donné la richesse de cette structure, et la nature de ses connexions avec le monde, il n'est pas surprenant que, s'il y a une façon d'assigner nos propres phrases aux phrases de quelqu'un d'autre, il y en ait beaucoup d'autres, qui pourront représenter tout ce qui sera significativement pertinent. Nous pouvons dire, si nous le voulons, que l'interprétation ou la traduction est par conséquent indéterminée, ou qu'il n'y a pas de fait décisif (*fact of the matter*) qui permette de dire ce que quelqu'un signifie par ses mots.¹⁰

Ce sont au contraire des « invariants », comme dirait Davidson, et non les objets visés qui constituent le « fait décisif » de la signification. Par conséquent, on admettra aisément que ces différentes « visées » sur l'objet constituent autant de significations partagées ou d'ensembles sémantiques communs ; concrètement, il n'y a pas autant d'indications d'un objet qu'il n'y a d'individus, sans quoi il n'existerait pas d'« invariants », c'est-à-dire de

⁹ Pierre Thibaud, "La notion peircéenne d'objet d'un signe", *Dialectica*, 40, 1, 1986, p.35 (en fin de phrase, l'auteur cite les mots de Peirce lui-même).

¹⁰ Donald Davidson, « La mesure du mental », op. cit., p.330.

configurations sémantiques stabilisées. Autrement dit, il faut encore comprendre la constitution de ces significations partagées, et voir comment elle s'articule aux notions de signe (ou de proposition) et d'objet.

1.1.3. L'ordre du sens selon Peirce

Pour ce faire, il faut recourir plus explicitement à la théorie peircéenne de la signification. Nous avons déjà pressenti que celle-ci ne se limitait pas à une relation dyadique entre un actif et un passif intentionnels, mais qu'était nécessaire à la constitution du sens la logique qui détermine précisément l'attribution de ces rôles. Ce qui veut dire qu'il y a non pas deux termes mais bien trois dans l'ordre du sens. Quels sont-ils ? Selon Peirce, il s'agit du signe, de l'objet et de l'interprétant. Ces trois notions se définissent relativement l'une à l'autre :

Un signe, ou *representamen*, est quelque chose qui représente à quelqu'un quelque chose sous quelque rapport (*respect*) ou à quelque titre (*capacity*). Il s'adresse à quelqu'un, c'est-à-dire, crée dans l'esprit de cette personne un signe équivalent, ou peut-être plus développé. Ce signe qu'il crée, je l'appelle l'interprétant du premier. Le signe représente quelque chose, son objet. Il représente cet objet, non sous tous les rapports, mais par référence à une sorte d'idée que j'ai appelée quelquefois le fondement (*ground*) du *representamen*.¹¹

Ce que cette définition introduit explicitement est, comme le souligne clairement Habermas, le caractère central du rapport d'interprétant : *Le signe détermine son interprétant à la mesure de la relation que lui-même entretient avec l'objet qu'il représente*, écrit-il. *Compte pour signe tout ce qui pousse quelque chose d'autre (son interprétant) à se rapporter à un objet de la même manière que lui-même s'y rapporte*¹². Le rapport d'interprétant désigne donc une sorte de chaîne d'influence entre un signe et un autre signe, entre une pensée et une autre pensée, qui se convoquent mutuellement dans un rapport identique à un objet¹³. En outre, on voit bien – et cela doit être soigneusement noté – que l'interprétant n'est pas un interprète, c'est-à-dire un individu, mais bien un autre signe, un autre sens, impliqué par le signe premier et indispensable à sa compréhension. Comme l'explique clairement Gérard Deledalle, *un signe a une signification qui ne peut être saisie que par le moyen de la signification d'un autre signe qui est le signe interprétant. Ce dernier a une signification comme le signe primitif, mais on ne saisit la signification du signe primitif que parce qu'on saisit la signification du signe interprétant*¹⁴. Cette conception, qui fait de la signification un processus d'enchaînement ou de traduction de

¹¹ C.S. Peirce, *Collected Papers*, t.II, §228, cité et traduit par Claudine Tiercelin, *C.S. Peirce et le pragmatisme*, Paris, PUF, 1993, p.65.

¹² Jürgen Habermas, « Charles S. Peirce : à propos de la communication », dans *Textes et contextes. Essais de reconnaissance théorique*, Paris, Cerf, 1994, p.11.

¹³ Nous verrons plus loin que cette caractéristique trouve une formulation équivalente avec la notion d'homothétie interne avancée par la géométrie fractale. Nous reviendrons bien sûr sur ce rapprochement.

signes les uns dans les autres, s'oppose ainsi à un sociologisme fréquent selon lequel le partage d'un sens commun résulte d'un rapport de force entre des interprètes, c'est-à-dire entre des acteurs. Dans cette optique, la «doxa», le discours légitime, l'orientation dominante, la «pensée unique» sont les produits d'une imposition sociale. Par contre, si l'on suit Peirce, donc si l'interprétant n'est pas conçu comme un interprète mais bien comme un signe, d'ailleurs lui-même engagé dans un rapport d'interprétant avec un autre signe interprétant, on ne peut pas dire qu'il y a une (ou des) stratégies de l'interprétation¹⁵ au sens d'une instrumentalisation intentionnelle de la signification ; car, comme le relève Peirce, pour que le signe puisse représenter un objet (et donc amener un interprète à partager un interprétant), une connaissance préalable de ce dernier est nécessaire, tant chez l'émetteur que chez le récepteur du signe, c'est-à-dire qu'ils doivent déjà partager un rapport d'interprétant vis-à-vis de cet objet¹⁶. Il paraît donc contradictoire d'affirmer que les acteurs imposent ou se voient imposer une signification donnée s'ils en partagent déjà des éléments par ailleurs. Dans le meilleur des cas, cette imposition ne désigne qu'une dimension ou peut-être qu'un moment de la construction du sens commun.

 Le signe ne peut que représenter l'objet et en dire quelque chose. Il ne peut ni faire connaître, ni reconnaître cet objet ; car c'est ce que veut dire ici l'objet d'un signe ; à savoir ce dont la connaissance est présupposée pour pouvoir communiquer des informations supplémentaires le concernant.¹⁷

Peirce désigne cette connaissance préalable sous l'expression d'*expérience collatérale*. Autrement dit, les acteurs, s'ils veulent amener d'autres acteurs à entretenir un certain rapport avec un objet (c'est-à-dire lui donner une certaine signification), doivent mobiliser une connaissance, un sens, un signe qui est déjà «à côté» de l'objet, qui en est déjà parent sans non plus en être géniteur. Par là s'affirme l'anti-intuitionnisme de Peirce, selon lequel il n'y a pas d'expérience première ou originelle dont l'individu serait le lieu. Car si l'expérience collatérale a elle-même un sens, donc est un signe, elle entre elle aussi dans un rapport d'interprétant. Comme nous l'avons noté plus haut, il n'y a pas d'objet qui ne soit d'emblée objet d'un signe. Par conséquent le processus de signification semble logiquement infini ; cependant, sans être véritablement clôturé, il possède une limite amont et une limite aval. La première est précisément celle de l'expérience collatérale, car celle-ci est vécue sur le mode de l'évidence indiscutable¹⁸. Elle renvoie à ce que nous avons décrit dans le chapitre 4 comme l'expérience vécue de la circulation routière, c'est-à-dire à sa perception par tout individu qui y évolue, volontairement ou

¹⁴ Gérard Deledalle, « Commentaire », dans C.S. Peirce, *Écrits sur le signe*, Paris, PUF, 1978, p.222.

¹⁵ Daniel C. Dennett, *La stratégie de l'interprète. Le sens commun et l'univers quotidien*, Paris, Gallimard, 1990.

¹⁶ C'est Pierre Thibaud qui met ce point en évidence (« La notion peircéenne d'objet d'un signe », op. cit., p.24).

¹⁷ C.S. Peirce, *Collected Papers*, t.II, §231.

¹⁸ La théorie peircéenne rejoint ici les positions de la phénoménologie : « Pour accéder à une connaissance eidétique des vécus, il faut «savoir», d'une façon ou d'une autre, ce qu'est un vécu, et quelles sont ses propriétés essentielles. [...] Ce savoir est de l'ordre de l'évidence immédiate » (Denis Seron, *Introduction à la méthode phénoménologique*, Bruxelles, De Boeck, 2001, p.20).

involontairement¹⁹. Ainsi, cette « connaissance » de la circulation est-elle indispensable à tout autre rapport à ce phénomène, par exemple un rapport gestionnaire ou d'exposition graphique. Dans le même temps, on constate que cette condition est toujours remplie, dans la mesure où il n'existe pas d'individu qui n'aurait pas aujourd'hui une « idée » de ce qu'est la circulation routière. Et il en va de même, comme on l'a vu également, pour ce qui est de la structure institutionnelle ou administrative du monde. Tout individu sait *ad minima* qu'il existe une autorité publique, que celle-ci gère et contrôle la circulation ; les professionnels de cette gestion ont quant à eux une connaissance taxinomique plus poussée de ce champ d'activités et de sa structure. En bref, et pour le dire autrement, il n'y a pas d'action pure, « basique », vierge, qui pourrait être saisie, tant par les agents eux-mêmes que par un observateur extérieur, sans référence à ces catégories qu'implique l'expérience collatérale.

La seconde limite du rapport d'interprétant, en aval, est plus complexe à saisir. Pour la comprendre, il faut se référer à ce que Peirce entend par la notion d'interprétant final. Si l'on suit l'exégèse proposée par Pierre Thibaud, on s'aperçoit que l'interprétant final, c'est-à-dire celui qui clôt la signification non pas chronologiquement mais concrètement (en situation), est ce qui vient unifier les divers composants du sens (signe, objet et interprétants) et qui rend possible l'émergence de la signification, à savoir : l'action ou, plus précisément encore, l'habitude²⁰. En effet, à partir du moment où le signe est entendu comme « prescription », comme « pouvoir de déterminer quelque interprétant », et compte tenu du fait que le rapport d'interprétant est reproductif, on aboutit à des configurations stabilisées, c'est-à-dire à des habitudes (ou interprétants finals), à la fois langagières et pratiques. L'habitude comporte non seulement, comme tout interprétant, des éléments observationnels ou indiciels, mais également (et ce contrairement aux autres interprétants) un élément de généralité – puisqu'elle est, par définition, répétée.

En d'autres termes, l'interprétant [final] d'un concept intellectuel A se présente sous deux formes : une forme non ultime purement verbale (concept B) et une forme ultime testable (habitude H) comportant, d'une part une dimension non verbale (action), d'autre part une dimension verbale incluant à titre de composante le concept B.²¹

Ceci signifie que l'habitude, ou la configuration stabilisée²², comporte toujours deux dimensions, l'une verbale et l'autre pratique, une manière de parler et une manière de faire, qui, à un moment donné, s'impose comme le sens d'un signe, c'est-à-dire d'un

¹⁹ Pour Peirce, « la perception nous donne la possibilité d'une certaine identification indexique de l'objet, identification déterminée par la force de la relation existentielle unissant sujet et objet » (Pierre Thibaud, « La notion peircéenne d'objet d'un signe », op. cit., p.37). C'est d'ailleurs tout autant le fait d'évoluer dans la circulation que de la percevoir à partir de ses sens qui s'impose à l'individu comme un déterminisme absolu : l'expérience de la circulation routière est aujourd'hui absolument inévitable ou incontournable. Par conséquent, tout individu en a une connaissance collatérale.

²⁰ Pierre Thibaud, « La notion peircéenne d'interprétant », *Dialectica*, 37, 1, 1983, pp.23-25.

²¹ Pierre Thibaud, « La notion peircéenne d'objet d'un signe », op. cit., p.40.

²² On pourrait rapprocher cette notion de celle d'*épistémè* ou d'énoncé chez Foucault. G. Deledalle opère d'ailleurs ce rapprochement (op. cit., p.250). Nous y reviendrons.

rapport à un objet. L'habitude est la « définition vivante » (*living definition*) d'un signe, contrairement au concept qui en est seulement sa définition verbale ou mentale²³. Et cette définition est toujours liée à une condition des locuteurs, tels qu'ils sont engagés dans une configuration sociale caractérisée, comme l'est le champ de la gestion routière²⁴.

En outre, et pour clore cette présentation de la théorie peircéenne de la signification, on relèvera que, pour Peirce, un signe est ce qui fait lien, il est « lui-même un lien ». Par conséquent, en tant que l'habitude est un type particulier de signe (un interprétant final), celle-ci ne peut être dite individuelle ou idiosyncrasique. Elle est ce qui lie les interprètes à une signification commune, ce qui fait d'eux le sujet collectif de la relation triadique signe-objet-interprétant, autrement dit, conformément à l'acception de la notion de sujet précisée plus haut, ce qui leur assigne un ordre ou un statut les uns par rapport aux autres²⁵. Nous aurons l'occasion de développer ce point plus longuement lorsque nous aurons appliqué ces notions à notre terrain d'enquête.

1.2. Retour sur le problème de la circulation et sa gestion

Maintenant que nous avons présenté le lexique théorique de Peirce et ses rapports avec nos conceptualisations antérieures, nous pouvons passer à l'étape suivante, c'est-à-dire donner un contenu à ces catégories. En ce qui concerne le problème de la circulation, qu'est-ce qui est signe, objet, interprétant ? Précisons d'abord la manière par laquelle nous avons procédé pour répondre à cette question. Déterminer directement le contenu des concepts d'objet, de signe et d'interprétant peut sembler relativement arbitraire ; cependant, Peirce nous éclaire en présentant sous une autre forme sa triade conceptuelle. Il distingue en effet la Priméité (qui renvoie au signe), la Secondéité (référant à l'objet) et la Tiercéité caractéristique de l'interprétant²⁶. La Priméité désigne la catégorie du pur sentiment, de l'immédiateté, du pré-réflexif, de la qualité ressentie, bref de l'évidence. Elle se distingue de la Secondéité en ce que celle-ci s'incarne dans l'actualité du fait brut, de l'existence indéniable, de l'arbitraire et du hasard. Il y a selon Peirce plusieurs rapports possibles entre Priméité et Secondéité, c'est-à-dire entre signe et objet, mais chacun peut être désigné sous le nom de « ground » (ou fondement) : *le ground est la relation du signe à l'objet et ce qui justifie un certain type d'interprétation* ²⁷. Avec ces précisions, on admettra aisément qu'en ce qui concerne la gérance, c'est-à-dire la structure sémantique fondant les activités de gestion de la circulation routière, on peut distinguer précisément la

²³ Pierre Thibaud, « La notion peircéenne d'objet d'un signe », op. cit., p.38.

²⁴ Nicole Everaert-Desmedt propose un exemple simple mais éclairant de l'habitude peircéenne : « Le terme « racine » renvoie, par habitude, à « l'auteur d'Andromaque » pour un professeur de littérature française, tandis que, pour un dentiste ou un mathématicien, ce même terme représente habituellement d'autres objets » (*Le processus interprétatif. Introduction à la sémiotique de Ch.S. Peirce*, Liège, Mardaga, 1990, p.42).

²⁵ Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, op. cit., p.236.

²⁶ Pierre Thibaud, « La notion peircéenne d'interprétant », op. cit., p.17.

²⁷ Claudine Tiercelin, *C.S. Peirce et le pragmatisme*, op. cit., p.66.

circulation comme Objet et le problème comme Signe. Le caractère préoccupant est bien la qualité première de la circulation en tant qu'objet visé par la gestion routière, il est son trait le plus évident. Quant à lui, le phénomène du trafic peut être considéré comme le fait brut, comme l'altérité – ou mieux : l'adversité – par excellence que désigne le signe : *le moment de secondéité se manifeste dans la résistance externe des objets existants*²⁸. En bref, le problème de la circulation est le signe de l'objet dans la structure signifiante de la gérance. Enfin, reste la Tiercéité ou l'interprétant, dont on a vu qu'il ne s'agissait pas d'un interprète entendu comme personne, sujet ou individu concret, mais bien d'un autre signe, cette fois-ci médiateur entre le signe et l'objet, assurant la synthèse de la signification sous la forme de l'habitude. Donc, assurément, il n'est pas possible de dire que l'interprétant de la gérance est tel ou tel acteur (la Région bruxelloise, la Commission européenne, ou encore les exploitants routiers, pour reprendre nos exemples précédents)²⁹. Néanmoins, Peirce désigne par Tiercéité l'ordre de la continuité, de l'intelligibilité, de l'intentionnalité ou, à tout le moins, de la finalité³⁰. Or, qu'est-ce qui désignerait cette qualité dans le cas de la gérance, en sachant que l'interprétant est ce qu'appelle le signe en tant qu'il se rapporte à son objet ? Autrement dit, si le signe ne peut être saisi, comme nous l'avons vu, qu'en fonction de l'interprétant, quel pourrait être ce dernier ? Dans le chapitre 4, nous avons déjà repéré un tel « appel » du problème de la circulation : il s'agissait en l'occurrence de l'assignation déontique. Mais qu'est-ce qui assume ce devoir de réponse et d'action ? Qui sont les sujets des propositions, dénonciations, résolutions et assignations fonctionnelles en matière routière ? Des individus concrets, certes, mais aussi et surtout, comme nous l'avons vu, des entités collectives (organismes, administrations, associations, instituts, entreprises, sociétés, etc.) qui, dans ce cadre, partagent les mêmes traits que lesdits individus. Or, qu'est-ce qui assure ce partage, qu'est-ce qui confère à ces entités de telles capacités apparemment réservées aux seuls individus physiques ? Il ne peut s'agir que d'une construction, nous dirions même d'une fiction, par laquelle est rendu disponible pour les entités collectives un statut équivalent au statut des individus. Cette construction est l'œuvre du droit, lequel a inventé la catégorie de *personne morale* et en assure continûment la consistance et l'efficace. On peut en fournir la définition suivante qui, en plus d'être complète, stipule clairement le statut fictionnel de la construction :

 **Personne morale.** Groupement doté, sous certaines conditions, d'une personnalité juridique plus ou moins complète ; sujet de droit fictif qui, sous l'aptitude commune à être titulaire de droit et d'obligation, est soumis à un régime variable, not. selon qu'il s'agit d'une personne morale de droit privé ou de droit public. Ex. association, société, groupement d'intérêt économique, syndicat, Etat, département, commune. Syn. *être moral, personne civile*. V. *fiction*.³¹

²⁸ Jürgen Habermas, « Charles S. Peirce », op. cit., p.30.

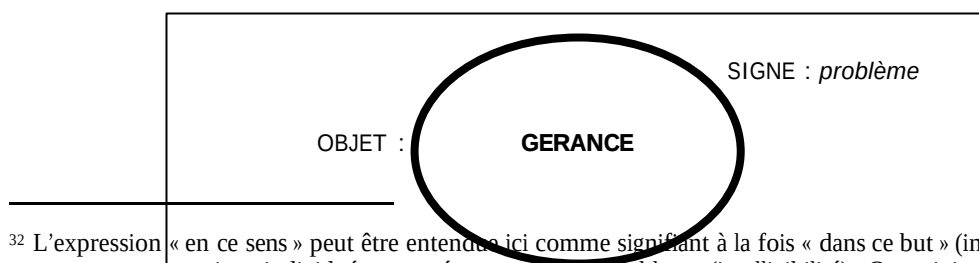
²⁹ Les commentateurs de Peirce ont fait remarquer à ce sujet qu'assimiler interprétant et interprète reviendrait à réduire la relation triadique de la signification à l'association de relations dyadiques, ce à quoi s'est farouchement opposé Peirce.

³⁰ Ainsi, pour Peirce, la croissance d'une plante ou d'un cristal relève également de l'exécution d'une « intention ».

³¹ Gérard Cornu (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 1996, p.610.

Cette « fiction » du sujet collectif individué, fondée en droit, fondée dans le droit le plus élémentaire et le plus ordinaire, est d'une importance cruciale pour notre propos. En effet, elle indique la disponibilité d'un statut ou d'une position non seulement sémantique mais tout autant pratique, autrement dit elle constitue une virtualité pragmatique continuellement mise en œuvre. Elle est ce que Peirce appelle une habitude ; en tant que « le sens d'un signe est le signe dans lequel il doit être traduit », autrement dit son interprétant, on voit bien que la capacité d'être auteur d'une action de gestion est corrélative de l'idée même de problème : nul ne pourrait nourrir une préoccupation au sujet de la circulation sans obligatoirement (assignation déontique) exprimer la nécessité de la rencontrer. Or, les individus ou corps collectifs reçoivent la capacité et la compétence d'agir en ce sens³² de la fiction juridique de la personne morale. Mais comme le fait remarquer Paolo Napoli, *la fiction [juridique] n'exige aucune donnée cognitive parce qu'elle ne prétend pas accéder à la vérité de l'objet*³³. Autrement dit, il n'est pas nécessaire de postuler une conscience mentale à l'interprétant, sa définition de personne morale le liant de manière orientée à un objet – l'objet du signe – ainsi qu'aux autres interprétants qu'elle convoque inmanquablement. Ainsi, ce que les logiciens oublient dans leurs enquêtes sur le sujet collectif, c'est que la disponibilité, la plausibilité et la consistance d'un tel sujet ont une assise juridique, c'est-à-dire pragmatique et sociale, et pas seulement syntaxique ou même sémiotique. Par conséquent, décrire un acteur sous l'aspect de son rapport au problème (au signe), ce n'est plus décrire un individu ou une entité déterminés, se suffisant à eux-mêmes en vertu de quelque raison, identité ou logique d'action que ce soit, mais décrire un système complet (la triade circulation-problème-personne morale) en vertu duquel le trait de personne morale, par définition collectif ou holiste, leur appartient³⁴. Pour le dire encore autrement, le collectif est le lieu où se pose le problème de la circulation : *le sujet individuel qui pose la question [ou le problème, PL] (qui est au départ de ce processus) le fait en tant que participant d'un sujet collectif qui a, de façon corrélative, élaboré la question comme « faisant question »*³⁵.

En résumé, on peut décrire la triade sémantique de la gérance de la manière suivante :



³² L'expression « en ce sens » peut être entendue ici comme signifiant à la fois « dans ce but » (intentionnalité) et « en tant que sujets individué compétents et responsables » (intelligibilité). On rejoint bien ici l'idée proprement peircienne selon laquelle les signes sont toujours situés simultanément par les acteurs eux-mêmes dans l'ordre de leur véracité ou pertinence possibles et de leur communicabilité ou cohérence expressives (Jürgen Habermas, « Charles S. Peirce », op. cit., p.10).

³³ Paolo Napoli, « Police et société », op. cit., p.140.

³⁴ C'est Vincent Descombes qui souligne le plus clairement ce raisonnement (*Les institutions du sens*, op. cit., p.224).

³⁵ Bernard Poche, « L'information généralisée comme procédure d'éradication du monde social », *Flux*, 24, 1996, p.27.

circulation routière

INTERPRETANT :
*personne morale***Fig. 49 – La structure sémantique de la gérance**

Avancer l'hypothèse que l'interprétant de la signification de la gérance est le statut socialement disponible de personne morale revêt une double importance pour notre démonstration générale. D'une part, elle nous permet de sortir du seul registre sémiotique en montrant son ancrage pragmatique ; en effet, la possibilité d'être une « personne morale », autrement dit la plausibilité de cette fiction, définit en fait un rôle social, par le moyen du droit, certes, mais largement au-delà de lui. Dans cette optique, la gestion routière n'est pas seulement un ensemble de connaissances et de technologies, mais aussi et surtout la forme que revêt l'occupation active d'un lieu socialement défini et reconnu – *et cela de manière radicalement indissociable*. Par conséquent, contribuer aux activités de gestion routière, c'est toujours aussi exprimer des rôles sociaux ou, pour le dire autrement, rappeler les coordonnées d'une architectonique sociale dont la logique interne n'est déterminée ni par la nature du problème de la circulation, ni même par la configuration du champ routier, mais bien par la nécessité d'un lieu de pouvoir, c'est-à-dire d'un garant de la parole, d'un lieu tiers garantissant le *titre à agir*, l'*au nom de*, l'*authentification du parlant* ³⁶. Comme l'écrit Paolo Napoli, la fiction juridique instaure *un ordre de référence symbolique à l'intérieur duquel les gens prennent position, s'orientent dans l'action, assument des décisions* ³⁷. Elle est ce qui garantit que la promesse télématique (notamment) n'est pas vaine : *il y a bien dans la médiation symbolique une promesse, qui est que nous ne nous avançons pas dans une impasse* ³⁸.

D'autre part, considérer ce rôle de personne morale va nous permettre de proposer une réponse aux deux questions fondamentales qui traversent notre recherche : comment expliquer la consistance et la robustesse des différentes problématisations repérées précédemment, et en particulier de la promesse télématique ? et comment comprendre l'émergence de chacune d'entre elles ? Dans les deux sections qui suivent, nous allons nous attacher à montrer le rôle de la notion de personne morale dans la construction respective des réponses à ces interrogations.

2| L'HOMOTHETIE FRACTALE DE LA TELEMATIQUE ROUTIERE

Dans un chapitre précédent, nous avons avancé l'idée selon laquelle la télématique routière pouvait être envisagée comme « l'entre-prises » du problème de la circulation et

³⁶ Pierre Legendre, *La 901^e conclusion. Etude sur le théâtre de la Raison*, Paris, Fayard, 1998.

³⁷ Paolo Napoli, « Police et société », op. cit., p.141.

³⁸ Emmanuel Belin, « De la bienveillance dispositive », *Hermès*, 25, 1999, p.248.

d'un équipement technique destiné à le gérer ; autrement dit, elle est la forme prise par la gérance routière en une époque donnée. Or, à n'en pas douter, cette forme, aussi répandue soit-elle, apparaît comme irrégulière : en effet, l'intensité des appels à rendre la route intelligente peut être plus ou moins forte selon les lieux et les moments ; les dispositifs techniques développés et installés peuvent être très divers, parfois même au sein d'un même projet ; certains projets peuvent faire montre d'une véritable réussite, tandis que d'autres connaissent des échecs plus ou moins avoués ; etc. Par conséquent, on pourrait aller jusqu'à penser que l'unité de la télématique routière n'est finalement que rhétorique : à bien y regarder, en effet, la diversité des pratiques et des dispositifs sociotechniques regroupés sous cette bannière interdirait d'y voir une quelconque identité ou systémicité. Par exemple, Alain Gras refuse de qualifier le complexe routier de macro-système technique, à partir du moment où ce dernier est défini par les traits suivants : un objet industriel, une organisation de la distribution des flux et une entreprise de gestion commerciale³⁹. La route intelligente, contrairement à d'autres systèmes de transport comme l'aviation ou le chemin de fer, n'aurait donc pas encore connu ce moment (*le momentum*) où elle se serait transformée en véritable macro-système, puisque lui manquent et la distribution organisée des flux et l'entreprise de gestion commerciale⁴⁰.

Une telle critique a, pour notre propre réflexion, un avantage et un inconvénient. D'un côté, elle nous force à interroger la valeur référentielle des discours sur la télématique routière, produits par certains acteurs dans certaines circonstances. Autrement dit, elle pose la question des rapports entre ce qui apparaît comme une diversité empirique et l'univocité d'un lexique et d'une syntaxe la désignant. Mais d'un autre côté, en niant la réalité de ce discours, ou en minimisant la portée sociologique, la critique évacue de son champ d'investigation ce qui rend précisément possible cette investigation : à savoir, l'identité sémantique de dispositifs sociotechniques dont la comparaison autorise le critique à nier la systémicité ou l'identité. En effet, pour dire « la télématique routière n'existe pas, il n'existe que des dispositifs sociotechniques locaux et contingents (dont l'extension peut certes varier) », celui-ci doit avoir préalablement usé d'un critère à partir duquel il fut en mesure de poser ce diagnostic concernant ces dispositifs. Il n'a pas en effet comparé tous les instruments existants (par exemple il n'a pas inclus dans son ensemble la machine à laver), mais seulement ceux destinés à gérer la circulation routière à l'aide de procédés et de matériaux considérés comme « intelligents ». Ce critère semble d'ailleurs le même que celui qui permettrait au généalogiste de ne pas inclure dans son histoire des feux de signalisation l'objet créé par Pierre Vivant (au titre qu'il constitue une

³⁹ Alain Gras, *Les macro-systèmes techniques*, Paris, PUF, 1997, p.4.

⁴⁰ Gras écrit : « La route n'est régulée que par des moyens sommaires (feux, panneaux, *mouchards*, etc.) qui laissent souvent le libre choix au conducteur. La connaissance sur l'état de la circulation est grossière. *On ne peut pas parler ici de macro-système technique* » (*Les macro-systèmes techniques*, op. cit., p.35). Grundmann remet en question le diagnostic de Gras et considère la route intelligente comme un macro-système technique apportant une « reconfiguration radicale » du système automobile, même si celui-là est encore en cours de formation et d'intégration (Reiner Grundmann, « Car traffic at the crossroads : new technologies for cars, traffic systems, and their interlocking », *Flux*, 17, 1994, pp.19-32).

œuvre d'art et non un instrument de gestion de la circulation) ; le même, aussi, que celui qui rend acceptable le fait pour Sébastien Roché de proposer une « sociologie politique de l'insécurité » où n'est pas abordée (ni même évoquée ou mentionnée) la question de la violence routière⁴¹.

2.1. La télématique routière comme objet fractal

On commence à imaginer un peu mieux, nous l'espérons, l'objet que nous cherchons à penser. Ce critère de pertinence sémantique, qui est d'ailleurs à la disposition de notre interlocuteur imaginaire, comme des acteurs et de nous-même, et qui est au fondement de leur « stratégie intentionnelle » à tous, comment en penser sa diffusion, sa répartition, sa géométrie ? Comment rendre intelligible le fait qu'il puisse donner lieu à cette irrégularité cependant constitutive de la télématique routière ? C'est ici une théorie fort éloignée de la sociologie, la géométrie fractale développée par le mathématicien Benoît Mandelbrot, qui nous a permis de répondre à cette question. Précisons comment. Mandelbrot, pour faire comprendre son concept de fractalité aux néophytes (dont nous sommes), prend l'exemple maintenant célèbre de la côte de Bretagne, et se demande quelle est sa longueur. Il montre alors que la réponse à cette question va varier selon la méthode de mesure ; en réalité, plus la mesure sera précise, plus la côte deviendra longue, et, à la limite, d'une longueur infinie. Nous pouvons traduire cette première constatation en langage sociologique. Si la télématique routière peut être considérée comme la forme prise par le rapport entre le problème de la circulation et sa gestion, au même titre que la côte de Bretagne est la forme prise par le rapport entre l'océan atlantique et la terre de France⁴², la détermination de son identité variera selon l'échelle d'observation adoptée, et, à la limite (c'est-à-dire au plus on se rapprochera du niveau microsociologique), deviendra indéfinissable au point d'en dénier toute unité. Ainsi cette analogie pose-t-elle la question des niveaux ou des catégories de l'analyse sociologique. Des niveaux tout d'abord : selon que l'on adopte un point de vue plutôt macrosociologique ou plutôt microsociologique, l'unité et la diversité de la télématique routière varieront en sens inverse l'une de l'autre, comme si elles circulaient dans des vases communicants. Plus on s'attache à un niveau macrosocial, plus l'unité de la télématique routière apparaît clairement, par exemple dans son unité rhétorique ou comme mode de régulation d'un système lui-même global, le système automobile. Au contraire, plus on se rapproche du microsocial, à la manière de l'ethnographe, plus la contingence et la singularité des dispositifs localisés semblent évidentes (et l'unité de la télématique routière devient

⁴¹ A la décharge de cet auteur (dont les travaux sont par ailleurs passionnants), on notera l'inclusion d'un texte de sa plume (" Il n'y a rien entre le pied du chauffeur et l'accélérateur ") dans le volume collectif de J. Landrieu & R. Depardon, *A tombeau ouvert*, Paris, Autrement, 2000, pp.65-75.

purement rhétorique, au sens péjoratif du terme, c'est-à-dire chimérique ou sociologiquement seconde).

Mais cette distinction scalaire n'est pas la seule à être mise en œuvre par les observateurs. L'analyse sociologique en effet fonctionne aussi sur d'autres critères ou catégories, le plus souvent légués par le sens commun, c'est-à-dire par l'appartenance du chercheur au monde qu'il étudie. Ainsi ce dernier va-t-il généralement poser des distinctions censément explicatives entre acteurs publics et privés, entre intérêts et valeurs, entre pratiques et discours, entre Europe et Etats-Unis, entre justifications et actions, entre hommes et femmes, entre jeunesse et vieillesse, etc. Ces catégorisations « naturelles », transfigurées dans le langage savant de la sociologie, donnent à penser que l'espace social est par définition un espace différencié, fragmenté, étagé, dénivélé, irrégulier. *Et c'est sans doute ce qu'il est.* Mais la question à laquelle nous cherchons à répondre est précisément de savoir *dans quelle mesure* il l'est. En effet, poser l'hypothèse de l'existence d'une structure sémantique comme la gérance amène à penser que cette irrégularité ne pourrait être totale, c'est-à-dire que devrait être repérable un ordre sous-jacent à cette diversité. Autrement dit, la question qu'on vient de poser doit être entendue au sens strict : quelle « mesure » du monde social nous le donne à voir comme fragmenté et quelle « mesure » nous le montrerait au contraire comme uniforme ?

C'est ici que le recours au cadre conceptuel de la géométrie fractale s'avère à nouveau fructueux. Poursuivant son observation des conditions de mesure de la côte bretonne, Mandelbrot fait remarquer ceci :

Il est frappant, en effet, que lorsqu'une baie ou une péninsule que l'on avait retenue sur une carte au 1/100 000, est réexaminée sur une carte au 1/10 000, on aperçoit sur son pourtour d'innombrables sous-baies et sous-péninsules. Sur une carte au 1/1 000, on voit aussi apparaître des sous-sous-baies et des sous-sous-péninsules, et ainsi de suite. On ne peut pas aller à l'infini, mais on peut aller fort loin, et on trouve que les cartes correspondant aux niveaux d'analyses successifs, sont fort différentes dans ce qu'elles ont de spécifique, mais qu'elles ont le même caractère global, les mêmes traits génériques. En d'autres termes, on est amené à croire qu'à l'échelle près, le même mécanisme eût pu engendrer les petits aussi bien que les gros détails des côtes.⁴³

Cette caractéristique étonnante, celle de retrouver à différents niveaux ou échelles une structure identique, Mandelbrot l'appelle homothétie interne. C'est à son appréhension qu'est consacrée la géométrie fractale, qui peut être définie comme la géométrie des objets qui restent invariants lorsqu'ils subissent une dilatation (ou changement d'échelle)⁴⁴. Cette observation soumet à notre attention une intuition heuristique importante : n'en irait-il pas de même dans le cas de notre objet, qui n'est pas la côte de Bretagne mais la télématique routière ? Ne retrouvons-nous pas quelque chose d'identique à tous les niveaux ou dans toutes les classes que l'on peut distinguer pour

⁴² Nous ne sommes pas le seul à opérer ce genre d'assimilation ; on peut citer le cas du philosophe François Laruelle pour qui « c'est maintenant l'objet 'théorie', plutôt que la côte de la Bretagne, qui est intrinsèquement fractal » (*Théorie des identités. Fractalité généralisée et philosophie artificielle*, Paris, PUF, 1992, p.227).

⁴³ Benoît Mandelbrot, *Les objets fractals. Forme, hasard et dimension*, Paris, Flammarion, 1995 [1975], p.25.

⁴⁴ Bernard Sapoval, *Universalités et fractales. Jeux d'enfant ou délits d'initié ?*, Paris, Flammarion, 1997, p.136.

l'analyser ? Or, si l'on admet que la gestion routière connaît une telle homothétie interne, une telle similarité dans l'énoncé du problème de la circulation à quelque niveau ou échelle que ce soit, comment rendre intelligible cette caractéristique ? Autrement dit, comment penser la circulation du sens et de la pertinence, maintenant que nous avons constaté leur identité formelle fractalisée ? Comment expliquer la formation des problématisations et des énoncés collectifs décrits dans les chapitres précédents et que nous pouvons considérer maintenant comme des objets fractals ?

2.2. Convergences homothétiques et hypothèses divergentes

Ce à quoi nous pouvons donc réfléchir, c'est à la manière dont se construit, se transmet, se médiatise, s'affirme, s'institue, se « percole »⁴⁵ la pertinence dont sont porteurs ces ensembles fractals. Car voilà bien un point sur lequel les théories de l'instrumentalité technique restent muettes : celui des conditions dans lesquelles la fonctionnalité (qui est le critère ultime de pertinence de toute technique, et en particulier de toute technique gestionnaire) se donne comme accord ou assentiment collectifs, alors que, précisément, ces théories partent d'un point de vue individualisant : soit qu'elles s'affirment explicitement comme méthodologiquement individualistes (ce sont toutes les théories de l'action rationnelle), soit qu'elles assimilent, lorsqu'elles sont plutôt culturalistes (comme chez Leroi-Gourhan notamment), le groupe à un individu, lui en attribuant les caractères cognitifs. Individu d'un côté, ethnie de l'autre, dans chaque cas la problématisation de l'assentiment collectif sur la fonctionnalité technique est évacuée, impensée, reléguée dans le cadre de l'évidence. Or, le cas du problème de la circulation routière nous empêche d'être ici satisfait ; il nous force à penser la médiatisation de cet assentiment, qui est au fondement, comme nous le verrons, de la positivité de la fonctionnalité technique. En effet, pour tenter d'expliquer le phénomène homothétique que nous venons de décrire, nous avons deux interprétations à notre disposition ; mais comme nous allons le montrer, aucune ne semble entièrement satisfaisante.

2.2.1. La conception hylémorphique de la technique

La première consiste à voir dans l'état du rapport entre la nature du problème de la circulation et les techniques disponibles la source des convergences sémantiques, lexicales et matérielles en matière de gestion routière. Agirait une sorte de déterminisme physico-technique dont les sources seraient d'une part les évolutions du phénomènes de la circulation et, d'autre part, l'état des techniques et connaissances disponibles et

⁴⁵ La percolation est le principal phénomène naturel par lequel se forment des figures fractales (Bernard Sapoval, *Universalités et fractales*, op. cit.).

applicables (en fonction de critères techniques, économiques, politiques). Ce serait par exemple le coût aujourd'hui insupportable du développement de nouvelles infrastructures routières qui déterminerait la recherche en matière de télématique routière. Or, cette conception hylémorphique de la technique⁴⁶, envisageant la gestion routière et ses instruments comme la forme imprimée au matériau technique par la rencontre des coordonnées du problème de la circulation d'un côté et les contraintes sociétales d'un autre côté, cette conception, donc, soulève deux difficultés principales. La première réside dans ce postulat selon lequel est possible la détermination objective de la nature du problème de la circulation et de l'état des moyens disponibles. Nous aurons l'occasion, aux paragraphes 4.1 et 4.2, de montrer que ce postulat peut être suspendu, voire même constituer un obstacle à la compréhension de la convergence technique, en ce qu'il tend à ignorer le caractère fondamentalement symbolique de la constitution du problème de la circulation.

La seconde difficulté est liée à l'incapacité du schème hylémorphique d'expliquer d'autres types ou formes de rapport à la circulation routière que celui de la gestion. Ainsi, comment comprendre à partir de ce schéma ces performances artistiques dont nous avons déjà parlé ? Nous avons vu dans le chapitre 4 que la réponse à cette question ne pouvait ignorer le rapport qu'entretient un observateur avec son objet, autrement dit qu'elle ne pouvait se contenter, comme le fait l'hylémorphisme, de focaliser son attention uniquement sur les seuls termes de cette relation. *Car l'hylémorphisme, en ne voyant dans [l'exemple du] moulage que l'application d'une forme à une matière, ne retient d'un processus que ses termes extrêmes (précisément : la forme et la matière), occultant le point central, à savoir l'opération de prise de forme elle-même* ⁴⁷. Or, comment penser cette « opération » ?

2.2.2. La conception sociologiste de la technique

Il y aurait cependant une deuxième interprétation susceptible de rendre compte du phénomène d'homothétie interne propre à la télématique routière. Il s'agit en l'occurrence de l'hypothèse proprement sociologique selon laquelle cette convergence est le produit d'une contrainte, d'une lutte, d'un rapport de force. Dans cette perspective, l'acceptation, la reproduction et la diffusion d'identiques énoncés du problème de la circulation seraient attribuables en dernière instance à l'action, l'influence et au pouvoir de certains acteurs qui seraient capables, pour diverses raisons sur lesquelles vont précisément se diviser les théories sociologiques, d'imposer une vision et un traitement hégémoniques de la réalité. Ainsi, des auteurs comme Michel Foucault ou Pierre Bourdieu voient-ils respectivement

⁴⁶ « Formé à partir de *hylê* (matière) et de *morphê* (forme), ce terme désigne la théorie, aristotélicienne à l'origine, qui explique la formation de l'individu par l'association d'une forme et d'une matière, la forme, idéale (on traduit également par forme le terme grec *eidōs*), s'imprimant dans la matière conçue comme passive » (Muriel Combes, *Simondon. Individu et collectivité*, Paris, PUF, 1999, p.8).

⁴⁷ Muriel Combes, *Simondon*, op. cit., p.14.

dans le pouvoir d'énonciation et dans la violence symbolique les sources de l'uniformité de la pensée (la *doxa*), notamment en matière technique. Cette capacité de faire valoir comme légitime une certaine conception du rapport entre les structures génériques du monde et l'action institutionnelle ou organisée s'explique ici en fait par la position sociale d'où est émise cette conception – à savoir une position (un ensemble de positions) dominante et, dans le cas qui nous concerne, le plus souvent liée à la structure étatique. Mais même dans des paradigmes apparemment assez éloignés, le ressort de l'explication reste identique. Ainsi, dans le cadre interprétatif proposé par la sociologie de la traduction, l'innovation technique réussit lorsque l'étape d'enrôlement s'accomplit. Autrement dit, un acteur (un actant) est amené par un autre acteur à jouer un rôle qu'il ne tenait pas auparavant, suite notamment à un processus d'intéressement. A la source de la convergence technique est donc à nouveau situé un rapport de force entre acteurs. Il en va d'ailleurs encore de même à l'autre extrémité du spectre sociologique, dans un paradigme systémiste comme la théorie de la régulation. Ici, la convergence technique et gestionnaire qui l'accompagne est le produit d'une orientation du système productif et politique dominant et en explique la stabilité. Cette convergence est cependant durement acquise, car de nombreuses forces de résistance s'élèvent contre la domination économique et sociale qu'incarnent les élites marchandes et politiques. Par exemple, à partir des années 1980, ces dernières se sont vues dans l'obligation d'opérer un important travail de justification des choix technologiques afin de les rendre acceptables aux yeux des « usagers ». Cette régulation symbolique de la technologie, réalisée notamment au travers de la pratique de l'évaluation sociale des technologies (« Technology Assessment ») et du rôle grandissant des sciences sociales, doit même, pour être efficace, se déployer à tous les niveaux d'une société mondialisée et dans tous ses espaces, au point que certains parlent de régulation fractale mondiale en matière d'innovation technologique⁴⁸. Ayant nous-même caractérisé la télématique routière comme un objet fractal, aurions-nous ainsi à notre disposition l'explication que nous cherchions ?

Malheureusement, la théorie régulationniste souffre de deux faiblesses, que partagent d'ailleurs tous les autres paradigmes que nous avons évoqués. La première concerne l'identification du point d'origine de la force que décrivent toutes ces théories. Pour fonctionner, elles doivent en effet désigner, empiriquement ou théoriquement, un lieu d'où émane et d'où est exercée la puissance qui assure l'orientation générale de l'action. Ainsi, dans le cadre de la sociologie structuraliste, ce point est-il situé au sommet d'un espace de positions sociales hiérarchisées ; pour la sociologie de la traduction, ce lieu est en fait l'innovateur lui-même, capable d'intéresser, d'enrôler et d'irréversibiliser les acteurs qu'il rencontre dans des rôles compatibles avec le fonctionnement du réseau qu'il cherche à constituer ; enfin, pour les théories systémistes, il s'agit d'identifier l'orientation

⁴⁸ Klaus-Gerd Giesen, « L'Europe, l'évaluation technologique et la régulation fractale mondiale », *Etudes internationales*, XXVI, 3, 1995, pp.479-502.

du système et les positions de ceux qui en assurent la tenue (il s'agit en l'occurrence des élites économiques, auxquelles sont asservies les élites politiques).

Cependant, même si cette première remarque s'avérait de faible portée, il s'agirait encore d'expliquer comment peut exister (c'est-à-dire se former, se diffuser, se stabiliser) une téléologie macrosociale (c'est-à-dire collective, partagée). Autrement dit, il nous faudrait décrire les mécanismes par lesquels se médiatise, au sein même de l'espace social des élites du système, l'orientation téléologique qui le caractérise. Car c'est une chose de constater le partage d'une position ou d'une agence particulière (comme nous l'avons fait dans le chapitre 4), mais c'en est une autre de comprendre la circulation du sens entre tous les acteurs qui occupent cette même position. A moins de fractionner à nouveau cet espace, en y redéfinissant des dominants et des dominés à l'intérieur des élites elles-mêmes, il s'agit de proposer une interprétation de cette homothétie interne qui caractérise les gestionnaires de la circulation routière.

3| LA SPECULARITE INSTITUTIONNELLE

L'analogie fractale avec laquelle nous venons d'appréhender les modalités de gestion de la circulation routière nous amène ainsi à réfléchir sur ce qui constituerait ou définirait le caractère continu ou commun de l'espace où se déploient ces modalités (le « champ » de la gestion routière), au-delà des apparences irrégulières et fractionnées de cet espace. En effet, le phénomène homothétique, qui se donne principalement à voir dans la possibilité analytique de discerner des régimes de problématisation de la circulation distincts les uns des autres, exige que soit désignée l'origine de telles convergences sémantiques et matérielles.

En sociologie des techniques, on estime généralement que l'on peut parler de convergences lorsque le produit de l'action technique (l'objet, l'instrument, le dispositif) montre un caractère uniforme dans les différents lieux où il est produit et utilisé. Mais à bien y regarder, les feux de signalisation n'ont aujourd'hui de commun que leur chromatisme. Selon les pays ou les régions, on trouve des feux aux formes et aspects différents. Certes, l'aspect général de ces objets est moins diversifié qu'il ne pouvait l'être, comme on l'a vu, au temps de leur apparition. C'est qu'ils sont devenus progressivement l'objet de conventions, de standardisations, de normalisations. Ainsi en va-t-il notamment du mode d'affichage du signal (le trichromatisme), des dimensions des phares, des durées des phases, notamment. Mais la description de ces convergences indéniables – et qui, à ce titre, sont identiques en leur principe à la standardisation de nombreux objets contemporains (tel, par exemple, la feuille de papier normalisée dans le format A4) –, si elle nous rappelle que les similarités formelles de ces objets sont le résultat d'un processus temporel, pourrait par contre nous laisser penser qu'à l'origine ces instruments ne possédaient aucun point commun. Or, cela est faux : la fonction du feu de signalisation

est dès le départ identique, quelle que soit la forme donnée à cet objet. Autrement dit, l'identité fonctionnelle du feu de signalisation est originelle, contrairement à son identité formelle.

Néanmoins, il ne suffit pas de dire que cette identité résulte nécessairement de l'équation du problème et des moyens (techniques, cognitifs) susceptibles de le traiter, comme le fait le schème hylémorphique dont nous avons parlé précédemment. Cette affirmation n'est en effet qu'une demi-vérité. Car une autre condition nécessaire à l'existence d'une fonction technique particulière réside dans la possibilité socialement constituée d'énoncer une telle fonction technique. Lorsque sont envisagés les cas d'outils simples, destinés à être utilisés directement par leur fabricant ou par d'autres individus mais pour l'accomplissement d'une tâche singulière et isolée, cette possibilité semble d'emblée concrétisée : j'ai besoin d'un marteau pour clouer, d'une herminette pour couper du bois, d'un seau pour porter de l'eau, etc. Dans ces cas, l'énonciateur du problème technique est la seule personne qui y est confrontée : la mise au point et l'exécution de la fonction technique sont le fait du bénéficiaire même de l'action technique. Mais qu'en est-il dans le cas de problèmes techniques comme celui de la gestion routière, c'est-à-dire dans le cas de problèmes publics où concepteurs, auteurs et bénéficiaires de l'action technique sont des personnes et des entités différentes ? Ici apparaît clairement le fait que l'homothétie fonctionnelle originelle ne réside pas uniquement dans l'équation des moyens et des fins ; la capacité même à poser cette équation repose sur un soubassement qui n'est ni seulement technique (ou opératoire), ni seulement matériel (ou naturel), mais bien fondamentalement social. Mais en quoi consiste-t-il ?

3.1. La condition des personnes morales

Plutôt que de s'égarer dans la méconnaissance des causes de la convergence technologique, il pourrait être intéressant de réfléchir sur le caractère incompressible de ses manifestations. Ainsi, plutôt que de considérer un projet ou une « promesse » techniques partagés comme le résultat de l'action, nous pourrions chercher à dégager ce qui est d'emblée commun dans ses conditions de possibilité. Or, quelle est la caractéristique commune à tous les acteurs qui parlent et développent de la télématique routière ?

Les producteurs de techniques routières, c'est-à-dire tous les individus que nous voyons prétendre apporter leur contribution à la gestion du phénomène de la circulation routière, occupent tous une position sociale dans laquelle ils ne parlent et n'agissent pas en leur nom propre, mais au nom d'un collectif (collectif lui-même variable selon le technicien envisagé) et pour une collectivité (qui ne se confond pas toujours avec le collectif au nom duquel ils parlent). Autrement dit, le caractère qu'ils possèdent tous, qu'ils soient acteurs privés ou publics, locaux ou mondiaux, belges, français, allemands ou

britanniques, est d'agir en tant que *personnes morales*. Aucun individu ne parle de télématique routière en son nom propre ; tous, sans exception aucune, agissent au nom d'une personne morale, c'est-à-dire au nom d'une entité juridiquement constituée et qui est un collectif organisé (entreprise, autorité publique, association). Ainsi un individu peut-il travailler pour la Région de Bruxelles-Capitale, pour Macq Electronique, pour la Commission européenne, pour Siemens, pour Sibelgaz, pour Renault, pour le SIER, etc., c'est-à-dire pour tout groupe dont un bel échantillon est repris notamment dans *The International ITS Index*. Ces individus, parlant au nom de leur institution d'appartenance et développant à ce titre la télématique routière, font donc partie de ce que ce même annuaire nomme le « Key ITS Personnel », mais ils ne peuvent l'être qu'en tant que membre de tel ou tel organisme, de tel ou tel collectif.

Cette caractéristique est donc «incompressible» dans ses manifestations. Pourtant, elle reste non thématisée par la sociologie. Or, elle est selon nous d'une importance capitale pour comprendre la géométrie du sens circulant dans un champ comme celui de la gestion routière. Pourquoi ? Parce qu'elle est aux énoncés collectifs ce que la hiérarchie est aux objets fractals : à savoir le principe même de leur géométrie. Expliquons-nous.

Les objets fractals présents dans la nature physique et biologique se caractérisent par une identité hiérarchique, c'est-à-dire par leur invariance d'un point de vue scalaire. Les différents niveaux auxquels ils peuvent être étudiés témoignent d'une similarité dont l'expression mathématique est la dimension. On a vu que la caractéristique des objets fractals est de posséder une dimension fractionnaire ou non entière, contrairement aux objets géométriques purs (mais plus rares dans la nature) qui possèdent une dimension entière⁴⁹. Cette caractéristique rend compte du caractère irrégulier des objets fractals.

Par analogie, on découvre que la qualité de personne morale est la dimension qui unit tous les acteurs de la télématique routière, même si ceux-ci relèvent d'échelles ou de secteurs différents. Les logiques d'action de la grande multinationale de l'électronique ne sont pas les mêmes que celles du bourgmestre ou du maire d'une ville moyenne, et celles-ci ne sont pas identiques non plus aux logiques de la Commission européenne. Mais, par contre, tous ces acteurs partagent une dimension commune, celle de parler au nom d'une entité collective, d'un corps social, avec autorité. Donc, à tous les niveaux, à toutes les échelles, dans tous les secteurs, on retrouve cette caractéristique.

Or, cette fiction qu'institue le droit, cette autorité, mais aussi cette capacité scripturaire et oratoire du corps collectif incarnée dans un individu (« project manager », « responsable de service », « head of unit », « President, ITS America », etc.), n'est pas seulement une condition de l'action au sens d'une circonstance, d'une sorte de pré-requis social mais non sociologique, c'est-à-dire n'influençant pas le cours de l'action. Si elle est condition de l'action, c'est dans la mesure où elle est l'état de tout acteur dans ce domaine, sa situation étant d'être une personne morale. En d'autres mots, cette condition

⁴⁹ Un point a une dimension 0, une droite une dimension 1, un plan une dimension 2, un volume une dimension 3, et un espace-temps une dimension 4.

n'est pas de nature logique ou causale. Il n'est pas possible de dire qu'un individu *doit* parler au nom d'un collectif pour pouvoir agir dans le cadre d'un problème public, comme si celui-ci avait choisi délibérément de remplir cette condition dans le but de réaliser un projet qu'il aurait déjà nourri auparavant, c'est-à-dire avant qu'il ne partage cette condition. Au contraire, ce qui peut être constaté est qu'il n'est pas d'acteur en ce domaine qui ne soit déjà un collectif, c'est-à-dire une personne morale, parlant à travers la bouche de ses «représentants». Autrement dit, cette condition est sociologique avant d'être logique, elle est bien un état (ou une forme) et non un ingrédient de l'action.

Par conséquent, on peut conclure que la dimension fractionnaire qui donne sa forme aux significations partagées de la gestion routière en général et de la télématique routière en particulier, c'est l'appartenance à cette communauté d'action et de discours par délégation, caractéristique du monde des personnes morales, dimension par définition non entière puisqu'elle ne concerne qu'une fraction du monde social, celui des autorisés, des fondés de pouvoir, des porte-parole, des représentants, émanant de ces corps collectifs que sont les personnes morales. Cette fiction quotidienne les lie d'ailleurs entre eux d'une façon toute particulière, comme nous le verrons bientôt.

3.2. L'« habitude » institutionnelle

Comme nous l'avons suggéré, cette «habitude» ou cette pratique évidente, celle qui consiste pour un individu à ne parler qu'en tant que membre ou représentant d'une personne morale, est essentielle au fonctionnement du sens commun et donc à l'accomplissement de la pratique en matière de gestion routière. Elle est l'interprétant de l'objet «circulation» dont le caractère problématique est le signe. Elle est d'ailleurs à ce point centrale qu'elle en devient invisible et indicible. D'autres thèmes viennent la recouvrir, comme par celui du désintéressement, de l'intérêt général ou des priorités de l'action. Ce genre de débats a pour désavantage d'éloigner le sociologue de l'analyse des conditions sociales de leur production et reproduction. Généralement, l'«habitude» institutionnelle, cette «condition administrative» des individus gestionnaires, n'apparaît pas comme le thème de la recherche sociologique, mais comme une de ses ressources. Tenue pour acquise et naturelle par les acteurs eux-mêmes, elle est ce qui permet les distinctions censément analytiques dont usent tout autant ces derniers que leurs observateurs. Mais comment pourrions décrire cette habitude? Quels sont ses modes d'accomplissement? Quels sont ses effets? Sur ces questions, les taxinomies profanes et savantes apportent peu d'éclairage.

Qu'est-ce qu'en effet agir «au nom de», en tant que «membre de»? Cet agir a une double dimension :

- une dimension épistémique ou cognitive : par son appartenance à une institution, l'individu est amené, au sujet du problème de la circulation, non pas tant à

adopter un point de vue différent du sien qu'à en développer un ; son rôle social consiste, dès sa nomination dans une organisation, à être porteur d'une fonction relative à ce problème : analyste, technicien, ingénieur, décideur... du trafic.

- une dimension praxique : dans le même temps, l'effectivité de cet agir institutionnel n'apparaît que dans son accomplissement récurrent et visible : un individu peut être dit appartenir objectivement à tel ou tel organisme. Il n'y a pas, en matière de gestion routière, d'électrons libres. D'un point de vue sociologique, et cette fois-ci non plus phénoménologique, l'appartenance institutionnelle est la condition nécessaire à l'expression de la gérance et à l'exercice de la gestion.

Pour le dire autrement, le caractère opératoire ou instrumental de la gestion routière (c'est-à-dire des techniques et des principes par lesquels on prétend l'exercer) est phénoménalement lié au statut ancillaire de l'individu parlant et agissant. Celui-ci se présente toujours facialement⁵⁰ comme étant au service d'un ensemble instrumenté (l'institution), autrement dit comme étant lui-même un instrument : « je sers ce qui sert » affirme en substance le gestionnaire de la route. Par conséquent, il semble bien qu'il ne peut y avoir d'instrumentalité, dans le cadre d'un problème public, qu'à partir du moment où il y a « auto-instrumentalisation » de l'acteur locuteur, qu'il y a montée en généralité ou « dé-singularisation » de son discours, transfiguration de sa parole en un projet institutionnel, *authentification de sa parole*. Cependant, cette formulation suggère encore trop fortement l'idée selon laquelle un individu, une fois au service d'une organisation, modèlerait ou déformerait (c'est-à-dire donnerait une autre forme à) une intention initialement privée et individuelle. Ce n'est cependant pas de déformation qu'il faut parler ici, mais bien de formation : intentions et projets gestionnaires sont générés par l'appartenance institutionnelle des individus, et non simplement « commutés » d'un état (privé, singulier) en un autre (public, général). Ce ne sont d'ailleurs généralement que les personnes en position de responsabilité dans les organisations du champ routier ou entrant en interférence avec lui⁵¹ qui émettent, à côté de leurs discours officiels, des opinions personnelles sur le problème de la circulation⁵². Certes, l'individu qui entre dans une organisation, lors de son « engagement », amène avec lui une certaine connaissance et une certaine opinion au sujet du problème de la circulation. Celles-ci relèvent de

⁵⁰ Nous insistons sur le caractère facial de ce trait car, bien souvent, pour ne pas dire toujours, la critique tant idéologique que sociologique prétend dissoudre cette façade pour discerner les « raisons » ou les « logiques » ultimes de l'action. Mais ce faisant, elle ne fait généralement rien d'autre que de mettre au jour un autre but que celui explicitement cité par les acteurs, mais en regard duquel l'action et le discours restent toujours instrumentaux.

⁵¹ On nous objectera que des individus isolés peuvent également émettre à titre privé des opinions personnelles sur le problème de la circulation (nous en fournissons d'ailleurs une illustration en annexe) ; mais il serait sans doute extrêmement difficile de montrer l'existence d'un lien causal, c'est-à-dire chronologique, entre la présence d'une préoccupation privée et l'engagement dans le champ de la gestion routière.

⁵² Et lorsqu'ils le font, c'est-à-dire le font en public, cette pratique est « autorisée », c'est-à-dire qu'elle est présentée explicitement par son auteur comme relevant de l'analyse ou de la conclusion personnelles. Cette explicitation peut prendre une forme orale ou écrite, comme la très fréquente mention signalant que les propos tenus n'engagent que son auteur et pas son institution d'appartenance (« The content of this chapter reflect the view of the author. The contents do not necessarily reflect the official views or policies of the Commission of the

l'expérience collatérale dont nous avons parlé plus haut ; mais, à ce titre, elles sont déjà d'emblée collectives.

Autrement dit, cette condition n'est pas problématique pour l'individu, elle est l'accomplissement même de son rôle social. En effet, cet individu n'est pas dans la situation de chercher à trouver le point de vue et le discours qui pourraient convenir à l'institution qui l'emploie, sorte d'épreuve quotidienne dont la réussite exigerait l'intelligence, la réflexivité et la stratégie de son auteur ; au contraire, il cherche à inscrire l'action et le discours de son institution dans le cadre formé par la relation commune qu'entretiennent toute une série de personnes morales au problème de la circulation – ce qui est très différent. En effet, situé en cet espace social de l'autorité par délégation, l'individu agissant est par là même inséré dans un lien qui l'oblige. Pour comprendre cela, il nous reste à éclairer en quoi consiste ce lien.

3.3. De la légitimité à la spécularité

La fiction de la personne morale consiste à conférer but, volonté, projet, intentionnalité, responsabilité à un corps collectif organisé, bref à en faire un sujet collectif. Comme nous l'avons souligné précédemment, ce que la logique résout difficilement, à savoir la définition des conditions de possibilité de l'existence d'un tel sujet, est *de facto* rendue opérante par le travail du droit et par l'organisation interne des corps qu'il désigne comme personnes morales. Des fonctions y sont assignées aux individus, lesquels sont nommés pour les assurer. Ce qui nous intéresse ici, ce n'est cependant pas de savoir si les actions et les relations effectives de ces personnes correspondent réellement aux schémas selon lesquels elles ont été organisées⁵³, mais bien de montrer que leur condition conditionne la circulation du sens et des significations qu'elles partagent.

En effet, la pertinence de toute démarche en matière de télématique routière est subordonnée à cette reconnaissance ou cette position du problème de la circulation, telle que nous l'avons décrite dans le chapitre 4. Certes, la structure sémantique de la gérance n'est pas uniquement accessible aux individus qui font effectivement partie d'une entité collective préoccupée par le problème de la circulation. Mais alors, qu'est-ce qui oblige spécifiquement les personnes morales à ce sujet ? Ce ne sont ni leurs seules préoccupations, ni leur seul statut juridico-social ; c'est plus exactement la conjonction de ces deux caractères qui fait du sens de la gestion routière un sens partagé, contraignant et capacitant.

European Communities », mention notée par Willy Maes, «DRIVE and the ATT Program », dans Ian Catling (ed.), *Advanced Technology for Road Transport*, op. cit., p.79.

⁵³ Ce qui semble bien être l'objet de la sociologie des organisations. Cf. par exemple Claudette Lafaye, *La sociologie des organisations*, Paris, Nathan, 1996.

Précisons. Parler de conjonction nous amène, comme l'indique son étymologie, à évoquer la question du symbolique. Mais, comme le suggère Vincent Descombes, on peut distinguer deux conceptions différentes du lien symbolique. Selon la première, le symbole est une « convention signifiante » : un signe arbitraire vient symboliser une convention ou un contrat entre des parties. Selon la seconde, le symbolique est ce qui permet l'établissement de la convention : *Quand les symboles ne sont pas les effets de la convention, ils en sont la source. S'ils ne viennent pas après le lien social, c'est qu'ils viennent avant et le produisent*⁵⁴. Autrement dit, le symbole est au ici au fondement de l'action sociale.

Si l'on réfléchit maintenant à ce qui lie les acteurs de la gestion routière dans leur caractère de personnes morales, il apparaît que, par leur condition, ceux-ci sont *tenus à l'action*. En vertu de la fiction qui les fait exister, les personnes morales tiennent leur raison d'être de leur but ou de leur objet : *la spécialité des personnes morales est la détermination de leur activité par le but poursuivi*⁵⁵. Voilà la condition partagée des personnes morales : être des corps collectifs pour l'action. Elles n'existent que dans l'action, et y sont donc tenues, sous peine de n'apparaître plus que comme de pures fictions. C'est ce que nous ont rappelé, au chapitre 2, le recours en carence du Parlement européen contre le Conseil « Transports » et l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes qui l'a suivi.

Cependant, il convient de distinguer deux versants de cette obligation. L'un, s'apparentant à la première acception du symbole dégagée par Descombes, renvoie à la question de la légitimité de l'action institutionnelle, autrement dit au rapport entre la personne morale et ses sujets. Dans cette optique, ce qu'il est important de déterminer, c'est de savoir si l'institution remplit correctement ses objectifs, si l'accomplissement de ces tâches n'est pas affecté par quelque mythe⁵⁶ ou irresponsabilité⁵⁷ que ce soit – qu'il s'agit alors, bien sûr, de dénoncer. Mais le lien d'action affecte les personnes morales en un autre sens, proche de la seconde acception du terme de symbole. Ici, ce n'est plus de la relation entre institutions et sujets dont il est question, mais du rapport qu'entretiennent entre elles les personnes morales. Or, ce rapport relève du fondement, dans la mesure où il engage la définition même de ces « acteurs ». Ce n'est en effet qu'une fois reconnus ou institués comme « auteurs d'actes », comme « autorités », qu'ils peuvent servir, satisfaire, décevoir, trahir, abuser leurs sujets. Autrement dit, si la légitimité se joue dans un rapport individué entre l'institution et ses sujets, la qualité d'acteur, ou la moralité d'une personne non physique, est quant à elle une condition partagée par ces « acteurs », et se joue donc dans les liens qui se nouent entre eux dans leur relation commune à un objet, en l'occurrence le problème de la circulation. En effet, ce qui est reconnu à chacun d'entre

⁵⁴ Vincent Descombes, « L'Équivoque du symbolique » (1979), cité par Jean-Pierre Dupuy, *Introduction aux sciences sociales. Logique des phénomènes collectifs*, Paris, Edition Marketing, 1992, p.64.

⁵⁵ *Petit dictionnaire de droit*, p.945. Le texte stipule encore : « Cette activité est nécessairement limitée et le principe de la spécialité a pour conséquence, dans certains cas, d'interdire à un organisme déterminé une activité différente du but qu'il poursuit normalement ».

⁵⁶ François Lacasse, *Mythes, savoirs et décisions politiques*, Paris, PUF, 1995.

⁵⁷ Jean-Marc Coicaud, *Légitimité et politique. Contribution à l'étude du droit et de la responsabilité politiques*, Paris, PUF, 1997.

eux doit également l'être par chacun à l'égard de tous : si une entité organisée peut se targuer, en vertu de la fiction juridique, d'une intentionnalité propre, affectée à un objet, ses membres savent qu'il en va de même pour toute autre personne morale. Par conséquent, les personnes morales sont engagées dans un rapport spéculaire où ce qui est su et dû pour soi l'est aussi pour les autres. Les personnes morales *s'envisagent* respectivement comme auteurs de projets et, à ce titre, sont engagées dans un processus de *considération réciproque* : ce que le discours institutionnel décrit comme un rapport à un objet (l'action institutionnelle) est en réalité un rapport à un objet *en tant qu'il est objet d'un signe, c'est-à-dire toujours déjà l'objet d'une «inter-prétation», d'une communauté interprétative*, laquelle, selon la définition peircéenne, dessine certaines modalités du sens, et donc de l'action. Une personne morale ne peut donc considérer un problème public sans considérer non seulement toutes les autres personnes morales qui le considèrent également, mais aussi la manière dont elles s'y rapportent. Ce rapport social particulier, nous l'appellerons la *spécularité institutionnelle*.

Et ce lien est bien, comme le suggère Pierre Legendre, un lien qui oblige : en effet, tenues à l'action, les personnes morales doivent inscrire cette dernière dans la forme du projet, c'est-à-dire de l'action instrumentale et instrumentée (l'action « en vue de »), telle que nous avons pu la décrire dans les deux chapitres précédents. Or, comme nous l'avons vu, la dicibilité et la descriptibilité de l'action comme projet impliquent l'usage de catégories partagées (temporalité, instrumentalité, problématique, préoccupation, etc.) et renvoyant elles-mêmes aux activités organisées déjà constituées. Par conséquent, la source des convergences sémantiques propres au champ de la gestion routière, et qui le constituent comme espace social cohésif, semble bien se situer dans cette relation commune qu'entretiennent les personnes morales au problème de la circulation, entités tenues à l'action et légalement constituées comme telles.

En définitive, il semble que l'on puisse considérer que c'est bien la relation spéculaire qui « fractalise » la forme dans laquelle les entités en charge de gestion routière inscrivent leur agir, c'est-à-dire amène ces dernières à lui donner une « structure fine » aux contours identiques, à l'échelle près, qu'on peut définir récursivement⁵⁸. On ne peut cependant se contenter de l'hypothèse du seul déterminisme sémantique pour expliquer ce caractère étonnant ; sans quoi notre analogie glisserait vers le naturalisme. Autrement dit, il s'agit encore de comprendre – étape ultime de notre raisonnement – comment la spécularité institutionnelle engage la cognition ou la rationalité des individus agissant « au nom de » chacune de ces personnes morales.

4| LA PERTINENCE SPECULAIRE

⁵⁸ Ces traits de définition d'un ensemble fractal sont repris à Alain Boutot, *L'invention des formes*, Paris, Odile Jacob, 1993, pp.38-39.

Les acteurs du champ de la gestion routière ne manquent pas de présenter, comme on l'a vu tout au long de ces pages, les raisons de leur engagement dans le développement de la route intelligente. La télématique routière y est décrite comme un ensemble d'instruments et de dispositifs servant à traiter un certain nombre de problèmes qui frappent le domaine du transport en général et la circulation automobile en particulier. Elle se justifie par sa fonctionnalité - et par une fonctionnalité renouvelée par rapport aux outils existants ; autrement dit, elle serait plus efficace pour traiter les problèmes routiers que ne le sont les dispositifs actuellement utilisés. Comme le fait remarquer un commentateur, *les applications de la télématique dans les transports, tout particulièrement sur la route, ont à l'évidence été reconnues comme un gisement considérable de gain d'efficacité du système*⁵⁹. Ou encore : *Avec la télégestion (de la circulation), non seulement la régulation du trafic est optimisée, mais il est aussi possible de surveiller l'état technique des ampoules de feux, des transmetteurs et des unités locales installés dans les armoires des feux. Le risque de panne est ainsi réduit et la maintenance est renforcée*⁶⁰. L'innovation technique améliorerait ainsi non seulement les performances des outils existants, mais autoriserait également de nouvelles pratiques jusqu'alors irréalisables. En d'autres mots, la résolution des problèmes rencontrés est prise en charge par une offre technique. Dans ce cadre, l'action technique est chaque fois présentée comme le résultat d'une *épreuve de rationalité*, c'est-à-dire comme la solution la plus efficace face à un problème donné. Ainsi située dans le registre de l'instrumentalité, la technologie se juge en regard de l'efficacité ou de la fonctionnalité des ses équipements. Or, cette question de l'efficacité est centrale : en tant qu'elle est la pierre d'angle de la justification que donnent les acteurs à leurs projets techniques, elle nous force à penser la *médiatisation* de l'assentiment à son sujet, qui est aussi sa positivité.

On écartera d'emblée deux objections que pourrait soulever l'annonce d'une réflexion sur le caractère socialement construit de l'efficacité technique. D'une part, nous ne chercherons pas à dire que les feux routiers – notre fil rouge – ne sont pas efficaces, qu'ils ne sont qu'un leurre ou peut-être qu'une erreur historique (en regard, notamment, du développement impressionnant du nombre de carrefours giratoires) ; ils ont leur efficacité, mais toute la question est d'en déterminer la nature. D'autre part, il pourrait nous être objecté que de tels instruments sont bien positivement efficaces, mais que leur efficacité est de type optimisatrice et non absolue ; ainsi, les feux n'empêcheraient pas tout accident, mais seraient le moyen le plus efficace pour en éviter le plus grand nombre. Dans un cas comme dans l'autre, le caractère partagé du jugement d'efficacité (ou d'inefficacité, ce qui revient au même) n'est pas pensé : il est soit dénié et dénoncé comme croyance, soit ré-objectivé (et donc naturalisé) sous la forme plus réaliste de la rationalité limitée. Aucune de ces deux interprétations ne nous renseigne donc sur la

⁵⁹ Alain Bonnafous, « Avant-propos », dans J.L. Ygnace & E. de Banville, *Les systèmes de transport intelligent*, op. cit., p.6.

⁶⁰ P.O. Giffard, *La télégestion*, Paris, PUF, 1994, p.78.

question : comment se construit l'*accord* sur une promesse d'efficacité, sur une promesse technique⁶¹ ?

Notre thèse consiste à dire qu'il se joue dans une relation, et d'une manière que nous avons dite spéculaire. Cependant, avancer, d'un côté, qu'interpréter la formation du champ de la gestion routière en termes de détermination ou d'imposition est insuffisant, mais, d'un autre, qu'il y a une homothétie interne à ce même champ, à quoi cela nous amène-t-il ? Ces deux conclusions ne sont-elles pas contradictoires ? Si nous les acceptons toutes les deux, que nous reste-t-il comme hypothèse pour analyser notre objet fractal ? Le défi théorique pourrait être de penser ce qui serait une sorte de holisme cognitif. Mais comment fonctionnerait cette cognition collective ?

L'espace d'un problème public, dont la circulation routière est notre exemple, est en effet avant tout un espace de relations entre des acteurs ou des personnes morales qui regardent, pensent et modèlent conjointement un objet de préoccupation. Celles-ci sont prises dans un écheveau de lois, de réseaux techniques, d'énoncés collectifs, de reconnaissances réciproques qui les lient mutuellement au problème dont elles ont la charge. Mais comment être accrédité à parler de et agir sur ce problème ? Comment être pertinent et efficace ? Puisqu'il s'agit de décrire une identité (une *homo*-thétie), une voie semble encore disponible : celle de l'imitation.

L'imitation n'a pas bonne presse dans les sciences sociales. Elle semble même complètement bannie de l'étude de l'innovation technique où règne la figure de l'inventeur, de l'artisan, du demiurge, du concepteur. On la situe généralement aux antipodes de la démarche créative, entreprenante, rationnelle et experte de l'acteur innovateur : dans la psychologie régressive ou dans l'attitude religieuse. Certains, pourtant, n'hésitent pas à l'identifier au cœur même d'institutions et d'espaces sociaux où semblent à première vue régner rationalité, individualisme, calcul, autonomie. Ainsi, c'est au sujet de la spéculation boursière que nous allons trouver aujourd'hui la plus convaincante reconnaissance du phénomène mimétique, principalement dans les travaux de l'économiste français André Orléan. Nous allons d'abord présenter le cadre théorique qu'il soutient, tout en montrant en quoi il peut éclairer le cas du développement de la télématique routière ; ensuite, nous dépasserons ce cadre afin de résoudre les problèmes que pose précisément cette application.

4.1. La contagion mimétique

En matière financière, les phénomènes de spéculation ont été interprétés par la littérature économique classique soit comme influencés par des facteurs individuels (aversion pour le risque, crédulité, désinformation volontaire, etc.), ce qui revenait à faire de ces phénomènes des phénomènes anormaux, atypiques, soit comme produits par les

⁶¹ Accord qui, dans le cas du développement de la télématique routière, est trans-individuel, trans-actuel et inter-temporel, comme nous avons essayé de le montrer tout au long de ce travail.

anticipations rationnelles des agents. Dans ce dernier cas, l'information sur la valeur d'usage réel d'un bien n'est pas connue de tous, et ceux qui ne possèdent pas cette information agissent rationnellement en imitant ceux qui sont censés, à leurs yeux, la posséder⁶². A terme, dans un cas comme dans l'autre, cette valeur d'usage réelle finira par émerger et par résorber les erreurs d'évaluations précisément appelées spéculations, formant un nouvel état d'équilibre économique. L'originalité des travaux d'André Orléan consiste à partir du point de vue selon lequel cette valeur d'usage réelle n'existe pas, et ne peut donc servir de point de référence pour la théorie⁶³. Il refuse en effet l'idée selon laquelle un jeu social comme un marché financier puisse être hétéro-déterminé, c'est-à-dire arbitré en dernier instance par une valeur qui ne soit pas constituée par le jeu lui-même, autrement dit qui ne soit pas auto-déterminée. Le processus spéculatif doit alors selon lui être envisagé comme un processus spéculaire et auto-référentiel, fonctionnant par contagion ; dans ce cadre, on ne parle plus de rationalité au sens strict (si on entend par là une adéquation entre croyances et réalité), mais d'auto-réalisation : il y a effectivement une conformité, mais cette fois-ci entre croyances a priori et résultats a posteriori. Dans cette configuration, l'imitation apparaît comme une stratégie prévisionnelle rationnelle, bien que potentiellement abyssale. En effet, l'intérêt de la stratégie mimétique consiste pour un acteur à s'accorder non pas sur une valeur fondamentale (anticipation de niveau 0) mais bien sur l'opinion moyenne des autres intervenants (anticipation de niveau 1) ; en outre, il sait que ces derniers font de même (anticipation de niveau 2), et ainsi de suite. Orléan décrit clairement ce phénomène qu'il qualifie de spéculaire :

📖 Lorsqu'on applique ces notions [d'anticipation] à l'analyse des systèmes autoréférentiels, il apparaît qu'une des caractéristiques de ces systèmes est de conduire à des anticipations croisées de niveau infini. En effet, l'agent rationnel forme, non pas des anticipations de niveau 0, mais de niveau 1. Ce qui compte pour lui, ce n'est pas ce qu'est réellement la valeur fondamentale, mais la manière dont les autres agents se la représentent. Mais, dans la mesure où les autres agents agissent de la même manière, anticiper l'opinion des autres conduit à anticiper ce que les autres pensent être l'opinion moyenne. [...] Ainsi, ce processus ne peut s'arrêter au niveau 2. En effet, l'agent qui forme une anticipation de niveau 2 suppose que les autres agents n'ont recours qu'à des anticipations de niveau 1. Aussi, dès lors que l'on suppose une égale rationalité des agents, c'est-à-dire le fait que la rationalité soit un "Common Knowledge", il vient, par récurrence, que la seule anticipation admissible est l'anticipation de niveau infini. Le prix qui se réalise est celui qui correspond à cette anticipation de niveau infini. On utilisera le terme de *spécularité* pour désigner ce processus d'anticipations croisées de niveau croissant jusqu'à l'infini.⁶⁴

Dans le même temps, cette anticipation de niveau infini, puisqu'elle n'a plus de rapport avec une valeur économique fondamentale, va donner lieu à un accord arbitraire

⁶² S'ils ont effectivement la bonne information, j'y gagne en les imitant ; s'ils ne l'ont pas, ma situation reste inchangée (André Orléan, « Monnaie et spéculation mimétique », dans P. Dumouchel (dir.), *Violence et vérité. Autour de René Girard*, Paris, Grasset, 1985, p.150).

⁶³ Ce qui semble ici constituer un jugement ontologique (d'irrationalité, en l'occurrence) peut être envisagé également comme un prolégomène méthodologique, celui de la réduction phénoménologique qui, pour rappel, consiste à suspendre la thèse de l'existence du monde naturel. C'est ainsi considérée que la démarche de Orléan devient congruente avec notre propre posture, telle qu'exprimée dans les chapitres précédents.

⁶⁴ André Orléan, « Pour une approche cognitive des conventions économiques », *Revue économique*, 40, 2, 1989, p.258.

et instable sur la valeur d'un bien, autrement dit la représentation de cette valeur sera indéterminable « objectivement » (dans le sens où elle ne sera pas hétéro-déterminée, et donc objectivable, mais auto-réalisatrice).

4.2. La spéculation gestionnaire

Revenons alors à notre sujet, qui est le développement généralisé (ou fractalisé) de la télématique routière. Transposant ce que nous avons appris au sujet de la spéculation boursière, nous défendrons la thèse suivante : le développement consensuel de la télématique routière peut être interprété comme le résultat de comportements mimétiques de tous ceux qui en sont les acteurs. En matière d'innovation – qui est d'ailleurs une situation proche de celle du marché financier marqué d'incertitude, comme le fait remarquer Orléan⁶⁵ – l'imitation apparaît cognitivement aux yeux des individus comme la stratégie la plus profitable ou la plus rationnelle. D'une part, elle s'exprime dans les étonnantes convergences qui animent le champ européen et mondial de la télématique routière : convergences techniques, bien sûr, mais également organisationnelles, institutionnelles, langagières, etc. D'autre part, elle est activement recherchée et pratiquée par les agents, même s'ils ne la nomment pas de cette manière. Ainsi, par exemple, un sondage effectué auprès des acteurs américains du champ de la télématique routière montre une facette du mimétisme : leur participation à l'organisation « ITS America » est motivée, pour 84% d'entre eux, par le *networking* (la participation active à un réseau)⁶⁶. Des pratiques identiques peuvent être observées en Europe, comme le montre le cas du réseau POLIS que nous avons étudié dans le détail⁶⁷.

Cependant, ces convergences mimétiques, dont les formes sont certes irrégulières mais également fractales, c'est-à-dire traversées d'une dimension commune, ne s'expliquent pas par le fait que les nouveaux outils ou dispositifs proposés seraient objectivement plus efficaces que ceux qui existent déjà⁶⁸ ; mais cela ne signifie pas non plus que l'équilibre que construit le processus spéculaire, ou plus exactement dans notre cas l'innovation ou le complexe technique qu'il promeut, ne serait que le produit de représentations purement subjectives, intéressées et volatiles, et à ce titre apparaîtrait aussi évanescent que ses composantes, ou dans un vocabulaire plus critique, complètement arbitraire.

⁶⁵ Ibidem, p.242.

⁶⁶ « On peut noter que l'activité d'ITS America en vue de diffuser des notes de prospective technologique, multiplier les colloques, congrès et autres journées de présentation des budgets et orientations ITS de la politique fédérale des transports, informer des changements de direction et des recrutements proposés au sein des départements ITS de groupes industriels ou de services, ne peut que renforcer les attentes des membres de l'organisation et même y favoriser une participation active » (J.L. Ygnace & E. de Banville, *Les systèmes de transport intelligent*, op. cit., p.18).

⁶⁷ Pierre Lannoy, « Gestion des réseaux et réseaux de gestion. Les autorités infranationales et le développement de la télématique routière en Europe », *Annales d'Etudes Européennes de l'Université catholique de Louvain*, II, 2, 1997, pp.307-331.

⁶⁸ Ce qui nous ramènerait à la notion de tendance technique ; mais nous avons vu à la fin du chapitre 3 pour quelle raison nous ne l'acceptons pas.

En fait, il y a bien une positivité de l'efficacité technique de la télématique routière, mais celle-ci peut être expliquée par la nature même du processus spéculaire. En effet, s'il y a bien un caractère intersubjectif ou arbitraire dans la validation de l'objet d'investissement, celui-ci va progressivement disparaître au fur et à mesure que la contagion mimétique s'étend ; la suspicion ou le doute sur la validité de la vision stratégique ainsi suivie s'estompe avec la diffusion et la récurrence qu'elle acquiert. Ces dernières caractéristiques deviennent, aux yeux des acteurs actuels ou potentiels du champ considéré, un gage de la validité ou de l'efficacité escomptées de la vision stratégique qu'incarne l'innovation technique. Ainsi, l'imitation, ou plus exactement la spécularité, crée les conditions de sa propre objectivité ou de sa propre transcendance, c'est-à-dire, pour notre propos, de l'efficacité technique. Comme le fait remarquer Terry Shinn, *les pratiques ont répétées indépendamment et multipliées dans de nombreux contextes. Il ne s'agit pas d'une objectivité née de la raison pure ou de l'experimentum crucis ; l'objectivation est plutôt construite à travers une pratique collective structurée autour de matériels et de procédures efficientes. Ici, l'objectivation est pratique et cumulative, elle est autant sociologique qu'intellectuelle* ⁶⁹. On peut alors parler de la spécularité comme d'une « caractérisation récursive de la vérité »⁷⁰ : plus elle est forte, plus la spécularité devient crédible et surtout effective, car le processus spéculaire s'investit également dans des formes sociales diverses qui renforcent son caractère auto-réalisateur. Ainsi, par exemple, dans les premiers temps de l'automobile, la plupart des pays occidentaux optèrent pour la règle de la priorité de droite. Cette forme légale retardera considérablement le développement du carrefour giratoire, pourtant considéré aujourd'hui par les ingénieurs eux-mêmes comme plus efficace que le carrefour classique ; d'une certaine manière, elle était devenue transcendante, objectivement fondée : l'argument avancé par ces mêmes responsables était en effet que les automobilistes seraient incapables de s'habituer à une nouvelle réglementation, l'existante étant ainsi fondée « en nature ». Aujourd'hui, la priorité de droite n'est plus de mise dans les carrefours giratoires, et tout semble très bien fonctionner. On pourrait encore citer de nombreux autres exemples de ce que Laurent Thévenot appellerait des investissements de forme⁷¹, lesquels renforcent ou déforcent le caractère auto-réalisateur de l'efficacité technique.

4.3. Les caractéristiques morphologiques du champ de la gestion routière et leur influence sur le mimétisme institutionnel

Il existe un certain nombre de différences entre le cas des marchés boursiers et celui des problèmes publics, qui en réalité viennent renforcer ou accélérer la spécularité du processus d'innovation dans ce dernier cas. Ces traits caractéristiques du champ de la

⁶⁹ Terry Shinn, « Formes de division du travail scientifique et convergence intellectuelle. La recherche technico-instrumentale », *Revue française de sociologie*, 41, 3, 2000, p.467.

⁷⁰ Donald Davidson, « La mesure du mental », op. cit., p.329.

⁷¹ Laurent Thévenot, « Les investissements de forme », *Cahiers du centre d'études de l'emploi*, 29, 1985, pp.21-72.

gestion routière ont déjà été aperçus au chapitre 2 ; ils vont prendre maintenant toute leur intelligibilité au regard du processus spéculaire.

Alors que, dans le cas des marchés financiers, les acteurs sont tous des individus, certes différents mais relativement indifférenciés, c'est-à-dire ne présentant pas ou peu de caractéristiques saillantes qui en définiraient certains comme indicateurs fiables des mouvements du marché (les « gourous » représentant des exceptions, notables certes, mais souvent éphémères), dans un cas comme celui du problème de la circulation routière les acteurs du processus d'innovation ne sont ni des individus au sens strict ni indifférenciés en ce sens. Au contraire, en tant qu'ils parlent et agissent au nom d'une institution (une personne morale), leurs actes possèdent des caractères très marqués qui qualifient l'information dont ils peuvent être porteurs :

- leur *statut* : ils peuvent être des acteurs publics ou privés, distinction fondamentale à plus d'un titre, notamment en termes de nature et de qualité de l'information⁷² ; à côté de ces deux types d'institutions, d'organisations ou encore de personnes morales, on distingue encore l'individu ou le citoyen ;
- leur *localisation sectorielle* : on peut trouver des services publics – ministères, départements, administrations, organismes, offices, échevinats, etc. (spécifiés chaque fois par leurs compétences en termes d'objet et d'étendue de responsabilité) -, des acteurs scientifiques, des acteurs économiques, juridiques, associatifs, etc., chacun s'inscrivant dans des secteurs d'activités différenciés ;
- leur *position dans une hiérarchie* : tous ces acteurs, comme on l'a vu, peuvent se situer en haut ou en bas, ou ailleurs, dans une structure hiérarchique : par exemple, pour les acteurs publics, il peut s'agir d'une institution internationale, nationale, ou infranationale ; dans le secteur privé, il peut s'agir d'une multinationale ou au contraire d'une PME ; d'une université renommée ou d'un modeste institut ; d'une ONG étendue ou d'une association locale ; etc.

Les caractéristiques des acteurs vont influencer la crédibilité associée à l'information qu'ils véhiculent dans un jeu de regards croisés. Ainsi par exemple, pour un constructeur automobile, les activités et les projets d'un concurrent sont toujours pertinents ; de même, pour une autorité publique, par suite du processus de spécularité institutionnelle que nous avons décrit plus haut, les résolutions prises par une autre autorité publique ne peuvent être considérées comme insensées ou irrationnelles, surtout si cette autre autorité

⁷² La distinction entre ces deux types de personnes morales est fondamentale dans le sens où elle est au fondement des formes prises par les actions respectives des unes et des autres (Jacques Caillousse, « Sur la division droit public-droit privé en droit français : la distribution juridique des rôles sociaux à l'épreuve du marché », op. cit. ; Mario Dehove, « L'Union européenne inaugure-t-elle un nouveau grand régime d'organisation des pouvoirs publics et de la société internationale ? », *L'Année de la régulation. Économie, Institutions, Pouvoirs*, 1, 1997, pp.11-84). Elle est en outre (et pour cette raison même) récurrente dans le discours des acteurs.

est en supériorité hiérarchique ou encore si elle a le même statut⁷³. Et ceci est vrai même si ces dernières sont en concurrence par ailleurs ; ainsi en va-t-il par exemple des relations entre l'Europe et les Etats-Unis : la pertinence d'une politique en matière de télématique routière a été reconnue de manière quasiment simultanée par les deux blocs.

D'une manière générale, se confirme le fait que les projets et les connaissances techniques ont toujours, pour les agents, une double appartenance : ils sont toujours appréhendés sous les deux aspects des savoirs et des positions sociales ; autrement dit, la pertinence, comme la bêtise, l'impertinence ou la démarche artistique, est une position sociale⁷⁴. Et cette position détermine l'étendue (locale ou globale) des concepts qui constituent les connaissances qui peuvent être produites à partir d'elle. Dans cette perspective, l'Etat possède un monopole a priori : celui de la pertinence universelle de ses concepts⁷⁵. Il serait trop long ici d'en faire la généalogie ; nous nous contenterons de renvoyer notamment à l'œuvre immense de Pierre Legendre. Mais cette constatation éclaire la consistance et la rapidité des processus de contagion mimétique dans le cas des stratégies de traitement de problèmes publics comme celui de la circulation routière, où interviennent majoritairement des autorités publiques.

Enfin, les travaux d'André Orléan montrent que le processus spéculaire n'est pas indifférent à une topologie sociale ; en effet, quand il y a différenciation forte des agents spéculateurs, la convergence mimétique devient moins probable, et inversement bien sûr. Autrement dit, pour que cette convergence soit possible, il faut qu'existe une chaîne d'influences au moins indirectes entre les acteurs. Ce qui est le cas dans le champ de la télématique routière. En effet :

- les acteurs publics sont liés entre eux soit par une structure hiérarchique, soit par des accords, des convenances ou des reconnaissances mutuelles ;
- les acteurs économiques sont liés entre eux par la concurrence, c'est-à-dire la rivalité pour l'appropriation d'un marché commun, qui peut prendre de multiples formes ;
- les acteurs scientifiques sont liés entre eux par des échanges, des recherches partagées, des réseaux de coopération ;
- tous ces acteurs sont liés entre eux par toute une série de liens plus ou moins formels ou informels, allant de la participation à des programmes publics, la possession d'actions dans une entreprise, la consultation ouverte, le lobbying, etc.

⁷³ La principale modalité d'interruption de l'imitation prend la forme de l'argument du caractère inadapté de la mesure considérée, c'est-à-dire de sa non transférabilité. Ceci n'empêche cependant pas que ces deux acteurs convergent sur un grand nombre d'autres points.

⁷⁴ Jean-Pierre Darré, *La production de connaissance pour l'action*, op. cit.

⁷⁵ Mario Dehove parle à ce sujet de « l'omnicompétence de l'Etat » qu'il définit comme « le fait qu'une entité publique dispose d'emblée, de plein droit, de la totalité des compétences publiques, y compris celle de leur définition par rapport aux compétences privées, et qu'elle est tenue de les exercer » (« L'Union européenne inaugure-t-elle un nouveau grand régime d'organisation des pouvoirs publics et de la société internationale ? », op. cit., p.14).

Il y a donc une connexité entre tous ces acteurs, même si celle-ci ne doit pas spécialement être forte pour être efficiente⁷⁶, doublée, au niveau sémantique, d'une spécularité de type fractale. Spécularité qui s'exprime aussi par une conscience ou une mise en scène de ce *topos* distinguant de manière récurrente les responsables ou les professionnels d'un côté et les usagers de l'autre. Les acteurs du développement de la télématique routière se donnent à voir comme des personnes préoccupées, soucieuses, en charge du problème de la circulation, se disent à proprement parler des personnes morales, c'est-à-dire responsables et efficaces. Ce discours de la légitimité nous fait cependant oublier que, comparativement à ce que nous rappelle Orléan au sujet de la monnaie⁷⁷, ce qui est en jeu dans la relation à la technique, c'est n'est pas l'efficacité, c'est-à-dire « la conformité à une hypothétique nature », mais *l'approbation de la société elle-même*, telle que constituée en ses pratiques institutionnelles quotidiennes. Autrement dit, la « spéculation », c'est-à-dire l'imitation spéculaire qu'opèrent entre elles les personnes morales en prise sur le problème de la circulation, est parfaitement logique, rationnelle ou consonante du point de vue de leurs membres, étant donnée l'organisation de l'espace social envisagé. Il y a donc un lien insécable entre la topologie d'un espace social particulier (comme le champ de la gestion routière), instituée par des voies qui le dépassent largement (comme le droit), et la médiologie des significations qui y séjournent : à la fractalité du premier répond la spécularité de la seconde.

5| PERSPECTIVE ET PROSPECTIVE

Envisagée comme spéculation, c'est-à-dire comme produite par un processus spéculaire d'imitations et d'anticipations croisées dans un espace social fractalement connexe, la fonctionnalité technique acquiert une nouvelle positivité : son épreuve de réalité ne se joue pas dans une extériorité au jeu social, mais dans son endogénéité. Ce caractère auto-organisé de la promesse télématique, cet accord pragmatique qu'elle incarne, tend cependant à être ignoré car, comme en matière économique « c'est l'ampleur des rivalités que suscite un objet pour sa possession qui devient l'indicateur de sa capacité à représenter la richesse »⁷⁸, en matière gestionnaire *c'est l'ampleur de la concurrence à réaliser un objet ou un système technique qui devient l'indicateur de sa capacité à incarner l'efficacité*. Mais parler de concurrence – laquelle, dans le cas de la télématique routière, s'exprime dans la multiplication des projets techniques – suppose bien l'idée de *courir ensemble* ; or c'est le caractère organisé (ou institutionnel) de cette course qui confère sens et intelligibilité aux mouvements des protagonistes, et non l'inverse. Autrement dit, si la préoccupation comme la promesse gestionnaires ont un sujet, c'est bien celui-ci : non pas

⁷⁶ M. Granovetter, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, 78, 6, 1973, pp.1360-1380 ; V. Lemieux, *Les réseaux d'acteurs sociaux*, Paris, PUF, 1999.

⁷⁷ André Orléan, « Monnaie et spéculation mimétique », p.156.

⁷⁸ André Orléan, « Monnaie et spéculation mimétique », p.155.

un individu, un acteur ou ensemble d'acteurs, mais le système de relations, fractal et spéculaire, qui lie ces acteurs que nous nommons des personnes morales. La spéculation, au sens où nous l'entendons, apparaît alors bien comme une méthode *prévisionnelle*, c'est-à-dire cognitivement sensée aux yeux des représentants de ces entités collectives : elle autorise ceux qui l'adoptent à entretenir leur qualité de membre du collectif d'énonciation routier, c'est-à-dire à préserver leur capacité à s'identifier à la maîtrise et à la créativité sociales, au présent et au devenir collectifs, bref au pouvoir, non seulement au sein de cet espace social particulier qu'est le champ routier, mais également au-delà, partout où cette topologie fictionnelle du corps collectif – qu'éclaire la sémiotique peircéenne – assure l'ordonnancement symbolique et pratique de la vie sociale.

