

CHAPITRE 2

LES INSTITUTIONS DE LA TELEMATIQUE ROUTIERE

Les collectivités ne vivent que dans et à travers les occasions
où il est pertinent d'appliquer des catégories d'appartenance

J. Coulter*

Après avoir exploré les différentes modalités de fonctionnement de ce banal outil qu'est le feu de signalisation et, à travers elles, avoir aperçu l'avenir prometteur de la gestion routière, nous voudrions maintenant décrire le processus de socialisation de cette prétention gestionnaire, c'est-à-dire dégager les conditions ou les formes des « actions réciproques » au travers desquelles elle s'exprime aujourd'hui, tout particulièrement en Europe. On peut en effet se poser naïvement la question de savoir comment la Commission européenne en est venue à financer, comme elle l'a fait, le développement, l'implémentation et l'installation de feux de signalisation intelligents à Toulouse ou à Bruxelles. Administrativement parlant, ce genre d'actions relèvent classiquement des compétences des autorités locales ou régionales en charge de la voirie concernée. C'est donc que le développement de la télématique routière s'inscrit, à côté de ces voies classiques, dans des formes d'actions inédites. Le présent chapitre sera donc consacré à la description de ces nouvelles formes de régulation de l'action en matière d'ingénierie du trafic. Or, parler de régulation implique de considérer les *formes institutionnelles* qui encadre ce champ d'activité, précisément parce qu'elles consistent dans la codification des rapports sociaux fondamentaux qui s'y déroulent¹. Autrement dit, nous pensons qu'il n'est pas possible de comprendre le processus de constitution des techniques et connaissances gestionnaires en matière routière sans prendre en considération leurs modalités organisationnelles et institutionnelles.

Nous commencerons par retracer le processus par lequel le développement de la route intelligente a pu devenir l'objet d'une politique européenne communautaire, politique qui, plus est, fut la première dans le monde à être consacrée à ce thème (§1). Nous tenterons de montrer *comment* un domaine d'objet – tel que la télématique routière – se voit conféré son lieu propre à l'intérieur de cadres institutionnels (cognitifs et matériels) existants. Ensuite, nous décrirons *comment* des cadres institutionnels propres à ce « champ » sont générés et activés par ceux qui revendiquent en être les acteurs. Cet essai de morphologie sociale se clôturera sur la présentation de la fonction sociologique de ces procédures.

* « Human practices and the observability of the 'macrosocial' », *Zeitschrift für Soziologie*, 25, 5, 1996, p.342.

1| L'INVENTION DE LA TÉLÉMATIQUE ROUTIÈRE EUROPÉENNE

Dans cette partie de notre développement, nous tenterons de dégager les modalités par lesquelles les potentialités et la nécessité de la « route intelligente » ont été *mises en évidence*. Comment s'organisent les signes, comment se formulent les choses, comment se stylisent les actes qui énoncent ce nouveau domaine d'objets qu'est la route intelligente ? Comment cette dernière est-elle devenue *objet de pratiques* ? Le processus n'est certainement pas linéaire ; mais la question que nous nous posons est de savoir comment on en est arrivé, à toutes fins pratiques (comme diraient les ethnométhodologues) à utiliser la technologie comme principe pertinent de division, de formalisation et d'organisation des pratiques ; bref, comme principe diacritique pour ceux dont la pratique consiste à se préoccuper de circulation routière. Car c'est bien de cela qu'il s'agit lorsque l'on parle de « route intelligente » : un domaine d'objets est caractérisé par le recours à une technologie spécifique, la télématique, sorte d'intelligence artificielle en réseau. Or, ce principe constitue bien aujourd'hui une « évidence partagée » : si vous demandez à une de ces personnes de vous parler des « technologies en matière de circulation routière », celle-ci identifie spontanément un domaine d'objets délimité, et en décrit le contenu, l'histoire, les protagonistes.

Il serait alors tentant de rédiger le récit de l'invention de la télématique routière, dégageant le rôle des différents protagonistes à la manière d'un Propp ou d'un Greimas. Peut-être pourrions-nous aussi recourir au genre de l'intrigue, tel qu'il est brillamment illustré par l'histoire du métro Aramis présentée par Bruno Latour². Mais cette technique exige d'avoir clos le dossier que l'on étudie, afin d'en connaître l'ensemble des composantes et de pouvoir décrire leurs rapports. Or, dans le cas de la télématique routière, le dossier, d'une part, est loin d'être clos, et d'autre part le problème n'est pas de rendre compte d'une clôture, d'une mort (« qui a tué Aramis ? »), mais bien d'une dissémination ou, comme nous l'avons déjà fait remarquer au chapitre précédent, d'une objectivation³, entendues comme « processus éparpillés »⁴. Par là, nous voulons signifier que nous ne cherchons ni une origine de la télématique routière (et nous aurons l'occasion de revenir encore longuement sur les raisons de cette posture au chapitre 6), ni une tendance ou une progression dont elle procéderait ; au contraire, il nous faudra montrer l'irrégularité synchronique et diachronique de ce domaine d'objet et tenter de la théoriser. C'est pourquoi nous avons choisi de présenter cette première partie de notre chapitre sous la forme de la chronique, plus fidèle

¹ Robert Boyer, *La théorie de la régulation : une analyse critique*, Paris, La Découverte, 1986.

² Bruno Latour, *Aramis, ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte, 1992.

³ La notion d'objectivation peut revêtir plusieurs significations. Nous l'entendons ici dans le sens que lui confèrent Michel Foucault (par exemple dans *Dits et écrits*, vol. IV, Paris, Gallimard, 1994, pp.632-635) ou encore Bernard Lacroix (« Ordre politique et ordre social. Objectivisme, objectivation et analyse politique », dans M. Grawitz & J. Leca (dir.), *Traité de science politique*, t.1, Paris, PUF, 1985, pp.469-566) ou Eric Brian (« Calepin. Repérage en vue d'une histoire réflexive de l'objectivation », *Enquête*, 2, 1995, pp.193-222).

⁴ C'est Bernard Lacroix (« Ordre politique et ordre social », op. cit., p.523) qui utilise cette expression. Guillaume Courty (« Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, 10-11, 1990, pp.7-20) la reprend dans son analyse du processus de codification de la circulation routière.

aussi à la manière dont notre travail a été élaboré. La chronique a en effet cet avantage par rapport au récit et à l'intrigue, à défaut de sa cohérence, de rendre visibles les pratiques dans leur logique propre, laquelle consiste avant tout à procurer aux agents la maîtrise de la situation⁵, et non à manifester une tendance. Ensuite, dans la partie suivante, nous verrons que cette « logique » se manifeste également dans la profusion de taxinomies décrivant de manière censément objective les composantes du champ de la télématique routière, le caractère non contradictoire de leur coexistence et de leur activation conjointe soulignant elle aussi la modalité *fractale* de l'objectivation de ce champ.

Nous tentons donc, dans les pages qui suivent, de rédiger la chronique de la télématique routière européenne. Nous la faisons débiter en 1984, année pendant laquelle deux événements de la vie des institutions communautaires européennes nous paraissent particulièrement intéressants pour notre propos : d'une part, le dépôt au Parlement du « rapport Baudis » relatif à la sécurité routière et, d'autre part, le lancement du premier programme-cadre pluriannuel de recherche, de développement et de démonstration. Nous allons voir comment ces deux problématiques vont se rencontrer, se féconder puis se distinguer tout en entretenant des liens particuliers. Mais précisons qu'à cette date, non seulement la Communauté européenne n'avait jamais mené d'actions en matière de développement de l'ingénierie du trafic, mais que la télématique routière n'existe pas comme domaine d'objet propre. Dix ans plus tard, en 1994, l'expression « ITS » ou « systèmes de transport intelligent » est adoptée mondialement, recouvrant des milliers d'initiatives en la matière.

1.1. Des mondes qui s'ignorent

En Europe, l'institutionnalisation de la lutte contre l'insécurité routière, entamée depuis les années 1960⁶, a eu pour effet de normaliser un ensemble de mesures présentées comme spécifiques à ce genre d'actions, et de rendre routinières les échéances et le déploiement de celles-ci. Une division des tâches s'instaure entre le local, le national et le supranational⁷, en même temps que s'institutionnalise un corps de spécialistes de la sécurité routière, spécialement affectés à cette cause. Vu le contexte d'ouverture des frontières en Europe occidentale - et donc d'élargissement du marché automobile -, les législations relatives à la sécurité des véhicules automobiles tend à s'uniformiser rapidement au niveau international, notamment par l'important travail législatif opéré par les Communautés européennes.

⁵ Et cette volonté de maîtrise peut prendre la forme de la mise en récit.

⁶ Jean-Pierre Cauzard, « La gestion socio-politique de la sécurité routière. Le cas des années 70 », dans C. Dourlens, J.P. Galland, J. Theys, P.A. Vidal-Naquet (éds), *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, Paris, L'Harmattan, 1991, pp.87-110 ; François Gentile, *La sécurité routière*, Paris, PUF, 1994, chapitre V ; Pierre Mayet, « Chronique d'une politique de sécurité routière », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, 25, 1996, pp.118-128.

⁷ Philippe Ménerault, « Le rapport central/local dans les politiques de sécurité routière », dans *Les insécurités urbaines. Nouvelles approches, nouveaux enjeux*, Paris, Editions du STU, 1993, pp.65-90 ; Jean-Baptiste Bouzigues, *La violence routière. L'Union européenne et l'insécurité routière*, Paris, Continent Europe, 1995, pp.40-49.

Cependant, le succès atteint par les actions en matière de sécurité routière menées au niveau national devient, dans le courant des années 80, un plafond difficile à dépasser. La constitution de base de données comparatives au niveau européen fait en outre ressortir des différences entre pays, tandis qu'en rendant visible le décompte des victimes d'accidents et des coûts des accidents de la route en Europe, le résultat de l'addition apparaît vite comme un chiffre difficilement acceptable au niveau politique.

L'idée naît alors de développer au niveau européen des actions autres que législatives, rôle auquel s'étaient toujours confinés les organes communautaires. Dans ce cadre, cette préoccupation nouvelle va rencontrer d'autres problématiques en présence, anciennes ou émergentes, s'y confronter et les nourrir, tout en poursuivant sa propre voie. C'est ainsi que le souci de sécurité routière va devenir la référence obstétricale de la télématique routière européenne. Cette dernière va en effet se présenter comme une action apportant une contribution essentielle à la lutte contre l'insécurité routière, mais aussi et surtout comme une action dont la nature même appelle un déploiement au niveau communautaire, seule garantie d'efficacité (contrairement aux actions « classiques » de sécurité routière qui ont été définies comme locales).

1.1.1. L'ambition mobilisatrice

Le 31 janvier 1984, Pierre Baudis, député européen, dépose à l'attention du Parlement européen un rapport de 73 pages « sur l'adoption d'un programme de mesures communautaires en vue de la promotion de la sécurité routière », rapport fait au nom de la commission des transports du Parlement européen⁸. Nommé à cette tâche en mai 1982 suite à la demande de la dite commission d'élaborer un rapport d'initiative⁹ sur le sujet (demande acceptée par le Parlement en avril 1982), P. Baudis articule sa proposition de résolution en deux parties : d'un côté, il tente de montrer l'importance du problème que constituent les accidents de la circulation et, hormis des initiatives ponctuelles, l'absence d'une véritable préoccupation de la part des autorités communautaires ; d'un autre côté, il propose des mesures concrètes visant à « combattre ce fléau aussi efficacement que possible » (p.6), ces mesures étant essentiellement de nature réglementaire et législative (uniformisation des règles de circulation routière, des normes techniques des véhicules, des aménagements et équipements routiers, etc.). Cette proposition s'inscrit dans la continuité

⁸ Parlement européen, *Rapport fait au nom de la commission des transports sur l'adoption d'un programme de mesures communautaires en vue de la promotion de la sécurité routière*, document 1-1355/83, 13.02.84.

⁹ Toute commission peut proposer la rédaction d'un rapport d'initiative, c'est-à-dire sans avoir été consultée ou sans avoir été saisie d'une proposition de résolution. Dans ce cas, elle doit adresser une demande au bureau élargi du Parlement, qui peut accepter ou refuser la demande. Les rapports d'initiative constituent une grande partie de la production parlementaire, généralement sans lendemains marquants. « En revanche, note Marc Abélès, certains rapports d'initiative peuvent ouvrir de nouvelles perspectives. Ils sont pris en compte par la Commission dans l'élaboration des propositions de directives et s'inscrivent ainsi dans le dialogue permanent qu'elle entretient avec l'Assemblée » (*La vie quotidienne au Parlement européen*, Paris, Hachette, 1992, p.235). Le rapport Baudis va s'inscrire en plein, comme nous le verrons, dans cette catégorie.

logique du rôle que s'est attribué la Communauté en la matière ; elle a jusqu'ici toujours conçu celui-ci comme devant se limiter à des actions de type réglementaire, que celles-ci portent sur l'infrastructure, le véhicule ou l'utilisateur. C'est là le caractère général de son action en matière de transports¹⁰.

En outre, le rapport Baudis propose également des mesures « à moyen et long terme », présentées comme moins urgentes et de manière plus prospective, portant notamment sur la « mise au point d'un système complet d'aides électroniques destinées aux automobilistes, particulièrement en ce qui concerne la détection automatique des conditions atmosphériques et obstacles dangereux » et sur la « recherche scientifique et technologique interdisciplinaire en vue de mettre au point de nouveaux dispositifs de sécurité sur la base d'analyses coût/avantages » (p.11). Il faut noter ici l'occurrence tout à fait nouvelle dans la littérature communautaire officielle d'un rôle potentiel des technologies électroniques en matière de sécurité routière, rendue visible par son absence de catégorisation claire. Dans la proposition de résolution du Parlement européen « sur la sécurité routière dans la CEE » présentée en 1982 par Mme Pruvot et M. Cecovini¹¹ (dernière proposition en date relative à une action globale en la matière), aucune allusion n'était faite aux potentialités de l'électronique, ni même de la technologie en général. Par contre, les catégories classiques de la sécurité routière y étaient mobilisées, puisque l'accent était mis avant tout sur « la qualité de l'infrastructure, sa construction, son profil, son entretien » et sur « la sûreté du véhicule », domaines dans lesquels des normes et des règlements techniques peuvent être adoptés au niveau européen. Il n'y a donc, ni dans ce document, ni dans le rapport Baudis, de statut pour la recherche technologique et sa contribution à l'amélioration de la sécurité routière.

Cependant, les actions proposées par ces deux rapports sont néanmoins catégorisées, elles sont d'emblée désignées au travers d'un découpage institutionnel. En effet, selon les rapporteurs Pruvot et Cecovini, les deux « facteurs principaux » de la sécurité routière (l'infrastructure et le véhicule) « entrent dans les compétences de la Communauté dans le cadre de sa politique des transports » (p.53). Il faut souligner la portée pratique d'une phrase aussi anodine que celle-ci ; intégrer la sécurité routière à la politique des transports, c'est désigner l'organe compétent (pertinent) pour en parler, c'est l'autoriser à agir, c'est aussi rappeler la pertinence des découpages institutionnels par la démonstration de leurs effets pratiques : c'est grâce à l'existence d'une commission des transports que peut se penser et se réaliser une politique, c'est-à-dire une action, en matière de sécurité routière. Mais cela a des conséquences pratiques, dans la mesure où cette catégorisation inscrit l'action dans un horizon de formes possibles déjà structurées ; en effet, les catégories

¹⁰ Un observateur note : « The EC's Directorate General for Transport (DG-VII) was a regulatory directorate with responsibility harmonizing regulations. DG-VII supported very few research activities and did not promote the application of new technologies » (Hans K. Klein, *Institutions, Innovation, and Information Infrastructure : the Social Construction of Intelligent Transportation Systems in the U.S., Europe, and Japan*, MIT thesis, 1996, ronéotypé, p.205).

¹¹ Parlement européen, document 1-1296/82, reproduit dans le rapport Baudis, pp. 53-54.

institutionnelles instituent la pratique, c'est-à-dire la qualifient, lui confèrent son statut. Ici, en l'occurrence, l'action se trouve inscrite dans une perspective réglementaire.

En outre, les rapporteurs ne se limitent pas à désigner la catégorie à laquelle appartiendraient *par leur nature* les actions relatives à l'infrastructure ou au véhicule. Mme Pruvot et M. Cecovini décrivent aussi les rapports que ce type d'actions sont censées entretenir avec les autres politiques menées par l'institution à laquelle ils appartiennent ; ils terminent ainsi leur rapport en affirmant qu'une action en matière de sécurité routière semble liée à la politique sociale et à la politique d'aménagement du territoire : une telle action, en effet, « aurait des répercussions positives sur d'autres secteurs comme la politique sociale, la santé publique et l'environnement » (p.54). Nous avons donc un discours qui agence la réalité comme suit :

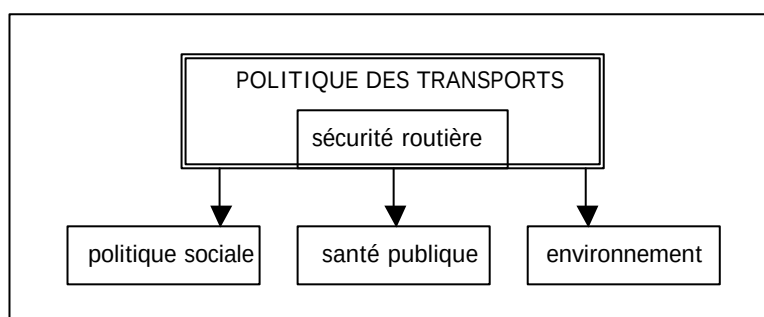


Fig. 13 - Énoncé du rapport Pruvot-Cecovini

Cet énoncé va être partiellement modifié par le rapport Baudis, qui « souligne les répercussions positives qu'une action intégrée dans le secteur de la sécurité routière pourrait avoir dans d'autres domaines, notamment la santé publique, l'environnement, *le commerce, l'industrie et la recherche* » (p.12). Au-delà des points communs - substantiels - entre ces deux énoncés (d'une part, le fait que la sécurité routière relève du domaine des transports¹², d'autre part la présence, parmi les autres domaines potentiellement bénéficiaires, de la santé publique et de l'environnement), on voit apparaître la connexion avec des domaines jusque là ignorés par les discours sur la sécurité routière (commerce, industrie, recherche). On aboutit à un énoncé de ce type :

¹² « La commission des transports considère la promotion de la sécurité routière comme un des objectifs prioritaires de la Communauté *dans le domaine des transports* » (p.13).

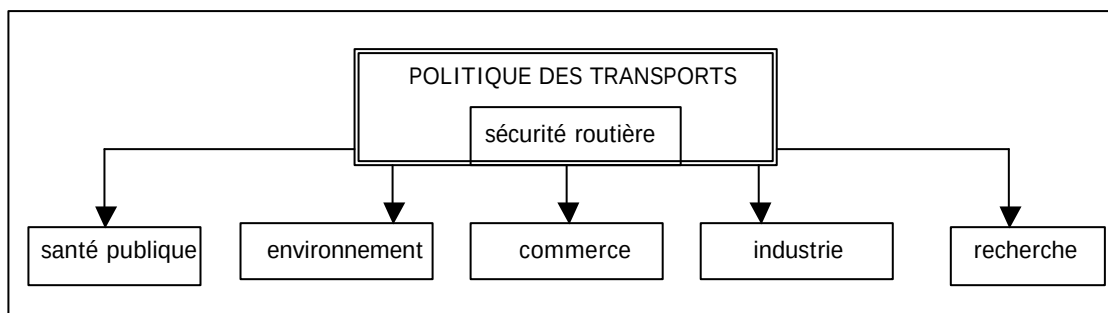


Fig. 14 - Enoncé du rapport Baudis

Il faut cependant bien noter le caractère marginal, au vu de l'ensemble du contenu du rapport Baudis, du rôle potentiel conféré aux technologies électroniques dans la lutte contre l'insécurité routière. D'un côté, leur occurrence prend place dans l'ensemble des mesures non urgentes, qui sont beaucoup moins nombreuses que les mesures à adopter « sans tarder » (expression soulignée par le rapporteur, p.7) : on compte 41 mesures concrètes urgentes, contre seulement 7 actions « à réaliser à moyen et long terme ». D'un autre côté, au sein de ces actions prospectives, seules deux font référence à la « technologie » ; dans l'exposé des motifs avancés par Baudis, la description de ces actions occupe exactement six paragraphes (même pas une page entière), alors que, dans son ensemble, cet exposé compte 34 pages. Quoi qu'il en soit, on remarque que si les mesures « urgentes » sont catégorisées à l'aide de la tripartition sécuritaire classique (infrastructure/véhicule/usager), les autres mesures ne sont qualifiées que par un critère temporel : il s'agit des actions qu'il serait bon d'entreprendre dans le futur. A cette définition négative (ce qui n'est pas à entreprendre sans tarder) correspond un certain nombre de mesures dont la catégorisation et le statut sont encore peu clairs.

1.1.2. La catégorisation impossible

La proposition de résolution de P. Baudis est acceptée telle quelle par le Parlement européen en mars, et publiée en avril 1984 (J.O. C 104/16.4.84). Ainsi interpellée, la Commission européenne avance un « Projet de résolution du Conseil concernant la mise en œuvre d'un programme communautaire en matière de sécurité routière »¹³. Aucune allusion n'y est faite au sujet d'un possible développement des aides électroniques à la conduite, ni même à un rôle quelconque de la technologie. Cependant, ce projet de résolution contient une innovation importante puisqu'il propose de situer l'action communautaire au niveau de l'action-modèle, de l'action « mobilisatrice »¹⁴, ce qui ne s'était jamais vu auparavant.

¹³ COM(84)170 final, J.O. C 95 (6.4.84).

¹⁴ Jean-Baptiste Bouzigues, *La violence routière*, op. cit., chap. 8.

Mais une autre innovation, peu visible sur le moment, nous intéresse ici. Le Conseil, avant d'adopter cette résolution, demande au Comité économique et social (CES)¹⁵ d'émettre un avis, comme le stipule la procédure lorsqu'il s'agit de questions relatives notamment au domaine des transports (article 75 du traité de Rome)¹⁶. C'est la section des transports et communications, « chargée des travaux préparatoires en la matière » qui fournit cet avis, adopté à l'unanimité¹⁷. On voit bien ici les effets pratiques de la taxinomie institutionnelle : classé dans le domaine des transports, le problème soulevé appelle un traitement par la commission ad hoc, qui s'exécute. Il y a une évidence de l'homologie entre les choses du monde et les « compétences » institutionnelles, légalement instituée, qui autorise l'action. Cette homologie (au sens où la logique institutionnelle recouvrirait la logique générique du monde) conditionne la pertinence de l'action, en rendant recevable a priori la présomption de pertinence qu'impliquera le rapport de la section des transports sur la question à l'examen. Ceci dit, ce n'est pas tellement la description du processus de l'évidence pratique qui nous intéresse ici, mais bien plus le fait qu'il ait fonctionné dans ce cas précis. La sécurité routière relève bien, aux yeux des acteurs, d'une politique des transports, avec tout ce que cela implique en termes d'actions et de représentations. L'avis du CES affirme ainsi « se réjouir de la proposition de la Commission et l'approuve pour l'essentiel » (p.60) ; en réalité, le CES insiste surtout sur le fait d'inclure des aspects supplémentaires, qui n'ont pas été pris en compte par la Commission¹⁸. Il s'agit principalement, outre l'amélioration des conditions de sécurité en agglomération, du développement de ce qui ne s'appelle pas encore « télématique routière » mais « auxiliaires

¹⁵ Organe consultatif, le CES est composé de 222 membres nommés, pour une durée de quatre ans, par le Conseil des ministres se prononçant à l'unanimité sur une liste de candidats présentée par chaque Etat membre. Ils sont organisés en trois groupes : employeurs (70 membres), travailleurs (78 membres) et « activités diverses » (74 membres). Le CES fonctionne avec neuf sections spécialisées dans les principaux domaines couverts par le traité de Rome. L'assemblée plénière du CES adopte ses avis à la majorité simple, puis les transmet à la Commission et au Conseil.

¹⁶ A nouveau, on remarque que c'est bien la catégorisation institutionnelle du domaine d'objets traité qui conditionne l'action. On ne peut pas dire que c'est parce qu'il a estimé nécessaire de recevoir l'avis d'individus compétents sur la question soumise à l'examen, que le Conseil demande l'avis de la section comprenant lesdits individus. Cette consultation est rendue obligatoire par la loi, c'est-à-dire par la pratique de l'institution. On objectera que si cette obligation énoncée dans l'article 75 existe, c'est parce que les auteurs du Traité ont eux-mêmes, à l'époque de sa signature, estimé nécessaire de consulter des spécialistes sur les questions soumises à l'examen du Conseil. Certes ; mais ce serait de la pure spéculation que d'affirmer qu'il en a été de même pour les membres du Conseil réunis le 2 avril 1984 et qui devaient prendre une résolution relative à un programme en matière de sécurité routière. Ce serait sous-estimer l'inertie de la routine réglementaire.

¹⁷ « Avis sur un projet de résolution du Conseil concernant la mise en œuvre d'un programme communautaire en matière de sécurité routière », J.O. C 206 (6.8.84), pp. 60-62. L'unanimité ne doit pas être considérée comme un fait exceptionnel, révélant un consensus particulièrement puissant sur la question abordée ici, et ce malgré le fait que l'adoption des avis ne requiert que la majorité simple. La coutume au CES veut que les avis soient adoptés à l'unanimité ou à une très forte majorité (Daniel Guéguen, *Guide pratique du labyrinthe communautaire*, Rennes, Apogée, 1997, p.74). Ceci peut être interprété comme l'expression plus ou moins délibérée de faire paraître le CES pour un organe volontaire et important au niveau décisionnel, ce qui n'est en réalité nullement le cas, puisque le CES n'a qu'un pouvoir d'avis.

¹⁸ Le CES « demande avec insistance à la Commission et au Conseil d'étendre les propositions de la Commission aux mesures et critères apparaissant dans la résolution du Parlement européen du 13 mars 1984 et dans les observations du Comité économique et social reprises ci-après » (p. 61).

électroniques pour la circulation routière »¹⁹. Le texte de l'avis du CES mérite d'être cité plus largement :

Il y a lieu de se demander si le programme ébauché par la Commission en matière de comportement des usagers, d'équipement technique des véhicules, d'infrastructures et de mesures de recherche et d'étude ne devrait pas inclure les aspects suivants : mise au point, dans le cadre de l'approche globale, de normes communes visant à l'amélioration continue des niveaux de sécurité, de tous les véhicules circulant sur la route, *développement et extension des systèmes de commande routiers (auxiliaires électroniques pour la circulation routière), coopération au niveau de la recherche*. Il ne faut en effet pas négliger le fait que les auxiliaires électroniques devraient permettre d'améliorer en premier lieu *la fluidité du trafic* et d'atteindre une *utilisation optimale des infrastructures existantes*. Bien entendu, l'aspect « sécurité routière » est en l'occurrence également dominant (p.61, nous soulignons).

Ce texte est particulièrement important, car il contribue à montrer qu'il devrait exister un lien entre technologies électroniques et sécurité routière. Cependant, les applications les plus vraisemblables - car en partie déjà expérimentées - de ces technologies concernent non le comportement de l'automobiliste²⁰, mais bien la *gestion du trafic* (fluidité du trafic, optimisation des infrastructures). Or, le lien entre ces deux actions n'est pas du tout évident ; les «auxiliaires électroniques pour la circulation routière » en effet n'entrent dans aucune des catégories de la tripartition sécuritaire classique : peut-on dire que la gestion informatisée du trafic est une mesure relative aux infrastructures ? aux véhicules ? aux usagers ? Certes, elle peut concerner les trois aspects, mais aucun spécifiquement. Contribue-t-elle alors à améliorer la sécurité routière ? Toujours est-il que l'avis se sent l'obligation de rappeler que la sécurité routière devra rester une préoccupation dominante dans ce genre de démarches.

Il semble que les observations émises par cet avis du CES n'aient été entendues ni par le Conseil, ni par la Commission, du moins dans les textes officiels relatifs aux actions en matière de sécurité routière. Ni la communication de la Commission du 13 décembre 1984 relative à l'année européenne de la sécurité routière²¹, ni la résolution du Conseil du 19 décembre 1984 concernant la sécurité routière²² ne font mention des «auxiliaires électroniques » et de leur développement dans la liste des mesures préconisées²³. Nous avons vu en effet que leur catégorisation dans la tripartition sécuritaire posait problème. En réalité, elle ne pourra pas se faire et le lien sécurité routière/technologie électronique ne pourra s'opérer que dans un autre cadre, comme nous le montrerons plus loin.

¹⁹ Il est à noter d'ailleurs que, dans cet avis, ces deux réalités (conditions de circulation en ville et télématique routière) ne semblent aucunement liées.

²⁰ Thème central de la problématique de la sécurité routière, comme nous le montrerons dans le chapitre 3.

²¹ COM(84)/704 final.

²² J.O. C 341 (21.12.84), p. 1.

²³ Même absence dans la communication de la Commission du 22 mai 1985 (COM(85)239 final) précisant « la portée et la nature des diverses activités que doivent mener la Commission et les Etats membres » dans le courant de l'année 1986, déclarée année européenne de la sécurité routière.

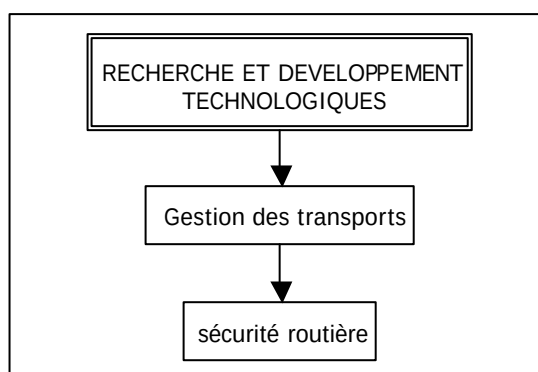


Fig. 15 - Énoncé du CES

Dans le discours du CES, l'énoncé dans lequel prennent place les domaines que sont la sécurité routière, la politique des transports et le développement technologique est en effet différent des énoncés repérés dans les documents précédemment étudiés relatifs à la sécurité routière. En fait, les rapports entre ces entités sont renversés ; ce n'est plus le développement de la sécurité routière qui peut avoir des répercussions sur l'industrie, le commerce ou la recherche, mais bien l'inverse : la recherche et le développement technologiques permettront d'améliorer le fonctionnement du système des transports et, consécutivement, le niveau de la sécurité routière (fig. 15). Ce renversement est selon nous décisif pour comprendre l'histoire institutionnelle de la télématique routière européenne.

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est que l'on trouve la même configuration dans la décision du Conseil du 25 juillet 1983 adoptant le premier « programme-cadre de recherche, de développement et de démonstration » qui devait s'étendre sur la période 1984-1987²⁴. Cette décision, prise sur proposition de la Commission²⁵, insiste, dans le volet consacré à la promotion et au développement des nouvelles technologies, sur les profits les plus probables de l'application des technologies de l'information (T.I.) à des secteurs traditionnels : « l'accent devra être mis sur les secteurs susceptibles de profiter le plus des T.I. tels que les industries conventionnelles, l'agriculture, la médecine, *les transports*, l'industrie nucléaire, etc. »²⁶. La proposition avance de consacrer 25% du budget dédié au volet des technologies de l'information à leur application aux transports. L'énoncé est identique à celui que l'on trouve dans l'avis du CES présenté plus haut, si ce n'est qu'il se situe à un plus haut niveau de généralité :

²⁴ J.O. C 208 (4.8.83).

²⁵ COM(83) 260 final, J.O. C 166 (25.6.83).

²⁶ COM(83) 260 final, p. 59.

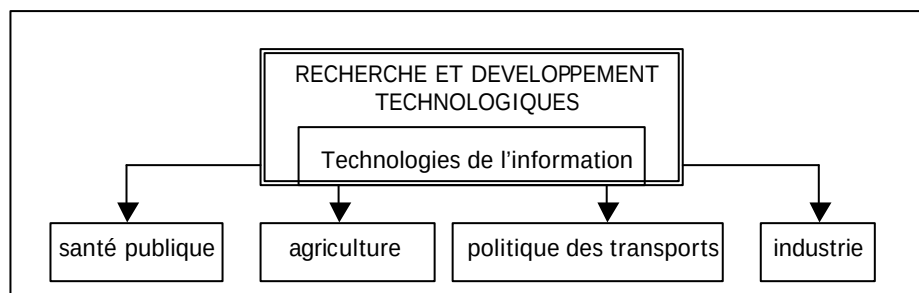


Fig. 16 - Enoncé du programme-cadre 1984-87

On trouve, dans cet énoncé, des « domaines » ou des « secteurs » (la médecine ou la santé publique, les transports, l'industrie) dont on a vu qu'ils seront aussi connectés, dans le rapport Baudis, avec le thème de la sécurité routière, mais *leurs statuts respectifs sont strictement inverses*. On ne s'étonnera pas, dès lors, que le Comité économique et social, qui a rendu un avis extrêmement favorable sur la proposition de décision avancée par la Commission au sujet de l'adoption du premier programme-cadre²⁷, ait souhaité au contraire apporter des modifications importantes, comme nous l'avons vu, à la résolution du Conseil concernant la sécurité routière ; c'est que cette dernière présentait un agencement des différents domaines concernés complètement inversé eu égard aux problèmes rencontrés en matière de sécurité routière, inclus dans les questions de transport²⁸. Mais, comme on le constate, penser « sécurité routière » n'est pas du tout compatible a priori, c'est-à-dire selon l'évidence de l'organisation institutionnelle, avec le fait de penser « recherche technologique ». Politique des transports et politique de la technologie constituent des « mondes », des régimes d'actions différents, dont les critères de pertinence ne se recouvrent pas, malgré le fait d'être tous deux inclus dans la taxinomie institutionnelle des domaines du réel.

Ainsi, si le thème technologique devait être ignoré dans la préparation et l'exécution d'une campagne de lutte contre l'insécurité routière, dont l'aboutissement institutionnel sera la désignation de l'année 1986 comme année européenne de la sécurité routière, il sera par contre rapidement intégré aux travaux préparatoires du second programme-cadre menés plus ou moins confidentiellement par la Commission dès l'année 1985.

1.2. L'hybridation de la problématique

L'année 1985 va être traversée par deux débats importants au niveau des institutions européennes : d'une part, un débat au sujet de l'Europe technologique, provoqué en partie

²⁷ J.O. C 811 (8.8.83).

²⁸ Cependant, le rapport Baudis et le contenu du premier programme-cadre ont ceci de commun qu'ils considèrent comme liés de manière systémique les domaines du transport, du développement technologique, de la santé publique et de l'industrie, même si leurs relations diffèrent.

par l'initiative de défense stratégique du Président Reagan, et à laquelle répondra la création de la structure EUREKA ; d'autre part, un débat sur la politique communautaire en matière de transports, générée par une accusation de « carence » de la part du Conseil « transports ».

1.2.1. Dynamisme technologique

Dès l'adoption et le lancement du premier programme-cadre, la Commission, récemment renouvelée et maintenant présidée par Jacques Delors, se lance dans une promotion active de la technologie comme thème central pour l'Europe à l'horizon des années 90. L'idée, dominante au début des années 80, selon laquelle l'intégration européenne méritait une « relance » après une période de stagnation, voire de crise, s'accommoda particulièrement bien du thème de « l'Europe technologique »²⁹ ; l'adoption du premier programme-cadre, et particulièrement du programme ESPRIT, l'inscrira dans la pratique institutionnelle. Ce thème prend encore plus d'importance avec la décision des Etats-Unis de lancer un programme militaro-industriel de « bouclier spatial » dénommé IDS (initiative de défense stratégique). Ce programme, annoncé en mars 1983 par le président Reagan, se concrétise en mars 1985 lorsque M. Weinberger, Secrétaire américain à la Défense, invite les pays membres de l'OTAN à collaborer à l'initiative. D'intenses discussions prennent alors cours entre les capitales européennes sur la réponse à donner à cette invitation et, plus généralement, sur les orientations et les moyens à donner au développement technologique en Europe. Le sujet est largement évoqué au Conseil européen de Milan des 28 et 29 juin, puis sont organisées à l'initiative de la France des Assises de la technologie européenne, tenues à Paris en juillet 1985 et regroupant 17 pays européens ainsi que les représentants de la Commission des Communautés européennes. Ces assises donneront lieu à la naissance de l'agence EUREKA, lancée officiellement à Hanovre en novembre 1985³⁰. Dans la « charte EUREKA » rendue publique à cette occasion, neuf « domaines de haute technologie » sont considérés comme prioritaires ; parmi eux, on trouve les « technologies du transport »³¹. Le thème est d'actualité car de grands constructeurs automobiles en viennent soit à diversifier leurs activités au profit de secteurs comme l'aéronautique, la défense, l'électronique, la bio-ingénierie, les télécommunications³², soit même à prendre le contrôle de firmes de ces secteurs, tant aux Etats-Unis qu'en Europe. Ainsi, par exemple, au cours de l'année 1985, General Motors rachète Hughes Aircraft, Chrysler reprend Gulfstream Aerospace, tandis que Mercedes rachète Motororen und Turbinen Union et Dornier, second avionneur allemand. Outre

²⁹ Laurence Jourdain, *Recherche scientifique et construction européenne. Enjeux et usages nationaux d'une politique communautaire*, Paris, L'Harmattan, 1995, pp.106-109.

³⁰ Ph. Braillard et A. Demant, *EUREKA et l'Europe technologique*, Bruxelles, Bruylant, 1991.

³¹ Cependant, aucun projet transport n'est lancé à cette date ; il faudra attendre la conférence de Londres, en juin 1986, pour voir l'annonce officielle des premiers projets dans le domaine.

³² C'est le cas notamment de FIAT, dont, en 1985, l'automobile ne constitue plus qu'un peu plus de 50% des activités (F. Dassetto, « Mémoire de FIAT et de FORD Europe à la Commission », *Notabene. Périodique de l'Observatoire Social Européen*, Bruxelles, décembre 1985, p.2).

que, pour les Américains, ce soit là l'occasion de profiter des financements mis à disposition par le programme IDS, ces opérations témoignent aussi d'un *intérêt marqué [des constructeurs automobiles] pour les firmes de hautes technologies susceptibles de leur faire faire des progrès dans des domaines tels que l'électronique de bord, l'assistance à la conduite ou les matériaux nouveaux*³³. L'effet d'annonce que constitue l'inclusion des « technologies du transport » dans la charte EUREKA sera interprété par les représentants de l'industrie automobile comme une opportunité à saisir³⁴. Il ne leur faudra qu'un an pour définir et faire accepter un projet ambitieux en matière de véhicule intelligent : le fameux projet PROMETHEUS, dont la sécurité est également un des thèmes majeurs.

Même son de cloche au sein du discours communautaire : le Conseil européen réuni à Milan ayant fait sien le mémorandum publié par la Commission et intitulé *Vers la communauté européenne de la technologie*³⁵, cette dernière y adjoint en septembre un document décrivant les mesures concrètes de sa mise en œuvre³⁶, dont principalement une révision du premier programme-cadre et la formulation d'un second programme-cadre pour la période 1987-1991. La Commission estime à ce sujet que les options définies en 1983 restent d'actualité, « mais que leurs *équilibres* doivent être adaptés et que l'opportunité d'insérer certains *thèmes nouveaux* devrait être débattue » (p.4). L'initiative italienne « IRIS » (Initiative for Research in Informatics applied to Society) a contribué, dès sa présentation par M. Granelli au début de 1985, à identifier ces « thèmes nouveaux ». Le schéma italien, qui se veut un complément au programme ESPRIT, a notamment pour objectif l'amélioration de la qualité de la vie, action dans laquelle on trouve « la sécurité et la rationalisation de la circulation ». Celles-ci font en effet partie des « grands domaines dans lesquels l'application des technologies de l'information, de la télématique, des communications, de la robotique et de l'intelligence artificielle peut avoir des conséquences importantes »³⁷. Une conférence est organisée à Venise au mois de décembre 1985 pour discuter de l'initiative IRIS. Les représentants des pouvoirs publics, l'industrie, les syndicats, les consommateurs, le monde scientifique et, bien sûr, la Commission européenne y reconnaissent l'existence d'une « nouvelle génération d'usages des produits et des services existants » et la possibilité de « l'application de nouveaux services et produits » ; « tous les participants ont souligné la nécessité de compléter l'inventaire »³⁸. Les idées émises dans le plan IRIS seront en partie reprises dans la définition des orientations du nouveau programme-cadre communautaire, puisque, parmi les nouvelles thématiques qu'il propose, on trouve les technologies des transports et l'amélioration des services, infrastructures et communications au sein de la Communauté. Les orientations de recherche dans ces domaines se dessinent très clairement :

³³ ALTAIR, « Quand l'automobile se donne des ailes », *Transports*, 305, juin 1985, p. 319.

³⁴ H.K. Klein, *Institutions, Innovation, and Information Infrastructure*, op. cit., p.175.

³⁵ COM(85) 350 final.

³⁶ COM(85) 530 final, 30.09.85.

³⁷ *Europe*, n°4078, 26.4.85, p. 10.

³⁸ Bull. CE, 12-1985, p. 91.

- 📖 En ce qui concerne les technologies avancées de transport, la Commission :
- prépare un programme de RD transports ayant pour but d'améliorer la compétitivité de ce secteur, de promouvoir les économies d'énergie, d'accroître la sécurité et de limiter les impacts sur l'environnement. Ce programme s'adresse aux secteurs routier, aérien, maritime et ferroviaire. Ce programme sera proposé par la Commission à la mi 1986.
 - analyse par ailleurs la possibilité d'appliquer au transport routier les technologies de l'information et des télécommunications pour améliorer la sécurité routière, la gestion du trafic et la communication mobile. L'exploration des besoins et des actions à entreprendre sera achevée vers la mi 1986 et devrait déboucher après concertation sur une proposition formelle au début 1987 (p.8).

S'énonce ici une délimitation entre deux types d'actions possibles mais distinctes ; cette délimitation est tout à fait nouvelle, et constitue en quelque sorte le premier temps de l'objectivation de ce qui deviendra la télématique routière. Le texte veut d'abord montrer qu'il est possible, au sein du domaine des transports, de distinguer et de programmer des pratiques différentes en matière de développement technologique. Les « structures génériques du monde » constituent ici le principe de différenciation de ces pratiques : il s'agit des différents types ou secteurs de transport (routier, aérien, maritime, ferroviaire). La nature des problèmes génériques rencontrés par chacun de ceux-ci varie, et nécessite donc des pratiques différentes. Mais ce que l'on remarque également ici, outre une identique reconnaissance de la nécessité de programmer le développement des technologies avancées dans le domaine des transports, c'est que la pertinence de propositions en matière de technologies de l'information appliquées à la sécurité routière ou à la gestion du trafic est encore *conditionnelle* : le cadre de leur inscription institutionnelle n'a pas encore trouvé les structures génériques du monde sur lesquelles pourrait s'appuyer leur justification. Ces dernières, prétend-on, nécessitent un délai d'élaboration plus important, principalement parce que les besoins auxquels sont censées répondre ces nouvelles technologies ne sont pas encore identifiés. Toute une série de réunions de consultation entre les « instances concernées » et la Commission seront l'occasion de définir ces besoins, et constitueront autant de pratiques d'objectivation de ceux-ci.

1.2.2. Transports en carence

L'année 1985 voit aussi la publication d'un arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes suite au dépôt par le Parlement, soutenu par la Commission, d'un recours en carence contre le Conseil « transports ». C'est la première fois qu'une institution de la Communauté attaque une autre institution devant la Cour de Justice, procédure pourtant prévue par le Traité de Rome ; l'arrêt sera donc abondamment commenté, tant par les juristes³⁹ que par les spécialistes du transport⁴⁰. Le Parlement reproche en fait au Conseil de

³⁹ J.-P. Jacque, *Revue trimestrielle de droit européen*, 1, 1985, pp.757-766 ; Biancarelli, *Revue du Marché commun*, 288, 1985, p.331 ; B. Maury, « La politique commune des transports, un nouveau Janus juridique ? », *Cahiers de droit européen*, 1, 1986, pp.44-91 ; *Commentaire Megret. Le droit de la CEE*, vol. 3, Bruxelles, Editions de l'ULB,

n'avoir pas statué sur un ensemble de mesures et de propositions émanant soit du Parlement, soit de la Commission, rôle qui lui incombe légalement selon l'article 175 du Traité CEE. Le 22 mai 1985, la Cour rend un arrêt mitigé⁴¹, puisqu'il condamne le Conseil sur certains points et s'abstient sur d'autres. En fait, le raisonnement de la Cour repose sur le fait que certaines mesures auraient pu être prises, alors que, pour d'autres, il est tout à fait légitime de constater leur carence ou leur incomplétude, ce qui donc ne constitue pas une violation du Traité. L'idée est que le délai dans lequel devraient être prises les mesures visant à l'établissement d'une politique commune des transports varie « sensiblement en fonction de la difficulté et des problèmes en cause ». En d'autres termes, il est impossible de donner une définition juridique de ce qu'est une « politique commune des transports » et des échéances de son déploiement.

Mais ce n'est pas tant le contenu de l'arrêt qui nous intéresse ici que les circonstances de son activation. D'un point de vue sociologique, le recours en carence est particulièrement révélateur de la conception conventionnelle du bon fonctionnement d'un organe institutionnel ; sa carence laisserait supposer soit que cet organe ne se préoccupe pas véritablement des problèmes relevant de sa compétence, soit - et cela est pire - qu'il n'existe pas de problèmes à régler. Or, cette dernière hypothèse contredit l'évidence pratique de toute responsabilité politique, selon laquelle le monde existe sur le mode du problème (Foucault), du souci (Heidegger), de l'attente (Wittgenstein), et donc, consécutivement, selon laquelle ce monde appelle la solution, la décision, l'action⁴². Bien plus que du respect du Traité ou de la réalisation de ses objectifs, est en jeu ici la reconnaissance de la compétence du Conseil à gérer les problèmes de transports, non parce que ses propositions ne sont pas pertinentes, mais parce qu'il n'agit pas. Un silence est bien plus intolérable qu'une proposition même mal construite, car il heurte la présomption selon laquelle les organes compétents en matière de transports sont capables d'honorer des attentes d'arrière-plan dont on suppose que chacun y souscrit, attentes qui supposent une constance ou une uniformité d'un certain nombre de phénomènes ou de ce que nous avons appelé des « structures génériques » du monde, c'est-à-dire l'existence d'un certain nombre de problèmes que ces organes se doivent de gérer⁴³. On constate en effet que la commission des transports du Parlement européen va, dès l'annonce du passage de son recours en carence devant la Cour de Justice, décider d'un « programme de travail pour 1985 » qui consiste en réalité à traiter de toute une série de « problèmes », rappelant par là que la défaillance d'un organe compétent, à savoir le Conseil, n'est pas généralisable et que lui-

1990, pp.212-214 ; J. Boulouis & R.-M. Chevallier, *Grands arrêts de la cour de justice des communautés européennes*, Paris, Dalloz, 1994, pp.240-246.

⁴⁰ Jacques Douset, « Un arrêt capital de la Cour de Justice des Communautés Européennes au sujet de la politique commune des transports », *Transports*, 306, 1985, pp. 384-388. Voir aussi Pierre Bauchet, *Les transports de l'Europe. La trop lente intégration*, Paris, Economica, 1996, p.47.

⁴¹ *Recueil de la Jurisprudence de la Cour*, 1985, 4, pp.1556-1603.

⁴² Nous aurons l'occasion de revenir sur cette dimension de l'action gestionnaire dans le chapitre 4 au sujet de l'assignation déontique.

⁴³ Louis Quéré, « A-t-on vraiment besoin de la notion de convention ? », *Réseaux*, 62, 1993, pp.36-37.

même fait montre d'une capacité à identifier les attentes propres à la situation actuelle des transports en Europe :

📖 La commission des transports du P.E. a décidé son programme de travail pour cette année, très importante pour la politique des transports, puisque c'est pendant les prochains mois que la Cour de justice rendra son arrêt dans le recours en carence contre le Conseil « transports ». [...] La commission des transports a établi une liste de *problèmes* sur lesquels elle estime devoir se pencher : liaisons postales et utilisation des nouvelles technologies ; centres intégrés de transport et de douane ; *technologies avancées en matière de transports* ; limitations de vitesse ; transports urbains ; [...].⁴⁴

Comme on le constate, cette liste reprend une série de thèmes classiques des politiques de transport ; mais elle comprend aussi une nouveauté, à savoir la catégorie des « technologies avancées de transports ». Leur problématisation, c'est-à-dire l'attribution de leur statut de problème, s'opère ici à partir et à l'intérieur du domaine des transports, domaine d'objets propre connaissant des problèmes spécifiques et appelant des solutions particulières. Objectivée par le Parlement⁴⁵, la catégorie « technologies avancées de transport » prouve sa pertinence par sa diffusion et sa répétition. Ainsi, elle va se retrouver dans le discours sur la révision des orientations du programme-cadre, tel que nous l'avons présenté plus haut, mais cette fois-ci elle alimente un discours portant sur le développement technologique. Il y a en fait rencontre, ou plutôt *basculement*, d'une problématique d'un domaine d'objets à un autre. Le même jour, le 30 septembre, deux documents aux « objets » différents, la communication de la Commission sur la mise en œuvre du mémorandum sur la technologie européenne⁴⁶ et le rapport Wijzenbeek fait au Parlement au nom de la commission des transports⁴⁷, sont publiés et utilisent la même catégorie : les « technologies avancées dans le domaine du transport ». L'occurrence simultanée de cette catégorie dans des documents de statut différent - au sein des institutions communautaires, mais aussi, comme nous l'avons vu, dans la déclaration de base du projet EUREKA - constitue la pratique d'un véritable *pouvoir d'affirmation*⁴⁸ : affirmation d'une positivité, celle d'un domaine d'objets, et de sa « problémativité » (i.e. de son caractère problématique pour le déploiement de l'action) ; affirmation, dans le même temps, d'une « catégorabilité » du réel et, consécutivement, de l'action humaine⁴⁹. Mais cette affirmation est simultanément *réaffirmation d'un découpage institutionnel du monde* : avant de

⁴⁴ Europe, n°4035, 23.02.85, p.11 (nous soulignons).

⁴⁵ Cette « objectivation » n'est pas un processus affectant une réalité ou une posture particulière envers un objet ; elle est une pratique. Le Parlement définit des problèmes, exige la rédaction de rapports sur chacun de ceux-ci, en débat, applaudit le rapporteur, prend des décisions. L'objectivation ne se situe pas ailleurs que dans ces pratiques répétées de délimitation d'un domaine qui devient *objet de pratiques*.

⁴⁶ COM(85) 530 final, 30.9.85.

⁴⁷ Parlement européen, *Rapport fait au nom de la commission des transports sur le rôle et l'utilisation de nouvelles technologies avancées dans le domaine des transports*, document A2-104/85, 30.9.85.

⁴⁸ Cette notion est reprise à Michel Foucault, *L'ordre du discours*, Paris, Gallimard, 1971, pp.71-72.

⁴⁹ La « catégorabilité » du monde serait cette posture pratique selon laquelle le monde se prête de par sa nature même à un découpage en catégories, en sphères, en domaines regroupant des objets partageant des caractéristiques communes, stables et universelles, découpage que confirmerait, par mimétisme, la structure institutionnelle des sociétés humaines.

statuer sur une proposition de résolution sur les nouvelles technologies avancées dans le domaine du transport, le Parlement européen demande l'avis « pour examen au fond » des commissions spécialisées, commission des transports ainsi que commission de l'énergie, de la recherche et de la technologie, qui répondront diligemment. La nouveauté de la catégorie « technologies avancées de transport » n'entraîne aucun questionnement quant à l'identité des organes habilités par leurs compétences à traiter de la question soulevée. Donc, paradoxalement, en même temps que ce domaine d'objets s'affirme, il convoque et invoque la structure institutionnelle de la pratique qu'il confirme par sa nouveauté même.

Comme dans le mémorandum de la Commission, on trouve dans le rapport Wijzenbeek l'idée d'une spécificité du transport routier quant aux bénéfices potentiels que pourrait apporter l'application des technologies de l'information en termes d'efficacité, de sécurité, mais aussi de croissance et d'emploi. Le rapport préconise en effet « l'adoption de nouvelles techniques de signalisation routière informant les usagers des intempéries et de la densité du trafic ainsi que des travaux en cours et autres difficultés » (p.7), reprenant l'avis de la commission de l'énergie, de la recherche et de la technologie qui proposait un « renforcement de la sécurité routière notamment par des systèmes d'information et de signalisation pour les transports urbains et interurbains » (p.37). L'auteur estime également que des innovations importantes devraient être réalisées, selon le rapport, en matière d'équipement des véhicules afin de répondre aux « besoins de l'homme de l'an 2000 » :

📖 L'avenir des transports par route dépend largement des besoins de l'homme de l'an 2000. La voiture intelligente de demain sera purement électronique : pour que le moteur réponde aux besoins de la liberté de mouvement, des micro-ordinateurs changeront les vitesses, régleront le chauffage, allumeront les phares et effectueront les opérations nécessaires à la conduite (p.19).

Mais cette « électronisation » de la conduite automobile ne doit pas se limiter aux équipements du véhicule ; les infrastructures doivent elles aussi être adaptées afin de pouvoir contrôler le comportement des usagers :

📖 Les technologies avancées de transport peuvent contrôler ces deux facteurs [la manière de conduire et la vitesse] : un système de surveillance électronique installé au bord des routes peut contrôler le nombre de véhicules, leur vitesse, voire certaines infractions au code telles que le franchissement de lignes continues, etc. Or, cette technologie avancée est prête à l'emploi, à condition bien sûr que la Communauté ait la volonté de surveiller les comportements au volant... (p.21).

Le rapport préconise donc des mesures qui portent à la fois sur les infrastructures, sur les véhicules et sur les usagers. Des actions communautaires dans ces trois domaines sont souhaitables. Cependant, on remarque que la distinction entre les mesures portant sur les infrastructures et celles portant sur les usagers est de plus en plus lâche ; plus exactement, c'est par la transformation des infrastructures (qui deviennent « intelligentes ») que l'on peut agir sur les comportements des usagers. L'utilisation de ces catégories devient donc

moins pertinente. En effet, ce qui est visé en premier, l'objet sur lequel on veut agir, n'est plus la sécurité routière mais la *gestion du trafic* (étant entendu, bien évidemment, que l'amélioration de cette dernière contribuera à l'amélioration de la sécurité).

La conclusion du texte va venir confirmer cette idée ; l'avis affirme en effet que les problèmes rencontrés notamment dans le domaine routier sont avant tout de nature organisationnelle, et non technique : « Les problèmes actuels sont surtout des problèmes d'organisation : de modification et d'adaptation des services ; les technologies de l'informatique et de la télématique peuvent contribuer à résoudre ces problèmes » (p.37).

On retrouve donc ici le même énoncé, aussi bien dans l'avis émis par le CES à propos d'actions concernant la sécurité routière que dans le mémorandum de la Commission sur l'Europe technologique (cf. supra, figure 3). Imperceptiblement, une réalité est objectivée, sa spécificité est rendue évidente : la gestion du trafic comme activité organisationnelle. Elle est présentée comme un des facteurs conditionnant le niveau de sécurité routière, nouveauté radicale dans le champ de la sécurité routière⁵⁰.

En outre, la Commission européenne n'est pas la seule institution qui, à cette époque, partage l'évidence de cet énoncé. Elle organise en juin à Paris, conjointement avec le CEMT (conférence européenne des ministres des transports), un séminaire international intitulé « Electronique et circulation sur les grands axes routiers ». L'OCDE organise quant à elle un séminaire sur « l'utilisation de la micro-électronique pour l'exploitation des routes et la gestion du trafic »⁵¹. Enfin, nous l'avons vu, l'agence EUREKA estime comme prioritaire le déploiement de la recherche dans le domaine des technologies du transport.

Ainsi peut-on dire qu'en cette année 1985 s'opère, au niveau des institutions des Communautés européennes, une transformation essentielle dans les statuts respectifs de la technologie et de la sécurité routière. Alors que jusque et y compris la parution du rapport Baudis le statut de la technologie est perçu à partir du point de vue de la sécurité routière, comme si celle-là était subordonnée à celle-ci (la technologie pouvant potentiellement contribuer à réduire l'insécurité routière), à partir de 1985 c'est le raisonnement inverse qui prévaut : la sécurité routière peut constituer un domaine potentiel d'application des nouvelles technologies, qui constituent ici le point de vue dominant. C'est le développement ordonné et l'organisation cohérente d'une structure technologique qui rendra possibles, d'ailleurs de manière médiatisée (via l'organisation et la gestion du système routier), des améliorations en matière de sécurité routière, et non pas, comme l'affirme le rapport Baudis, « la mise en œuvre d'un programme d'actions cohérent » en matière de sécurité routière qui conférera aux nouvelles technologies un statut d'« auxiliaires » potentiels. Dans le premier cas, c'est la technologie qui statue, qui distribue les statuts, dans le second cas c'est la volonté de sécurité. Du statut de simple occurrence, l'électronique va passer au statut de référence : le problème de la sécurité routière doit, pour être rencontré,

⁵⁰ Ce n'est d'ailleurs qu'après la reconnaissance institutionnelle de ce facteur, c'est-à-dire après le lancement des programmes de recherche en télématique routière que les spécialistes de sécurité y feront référence dans leurs publications (voir par exemple P.E. Barjonet, D. Lagarde, J. Serveille, *Sécurité routière*, Paris, Presses de l'ENPC, 1992).

⁵¹ Un compte-rendu a été publié, mais nous ne sommes pas parvenu à nous le procurer.

être référé au développement des technologies informatiques. Il y a hybridation de la politique des transports et de la politique technologique. Ceci aura des conséquences importantes au niveau de la définition du territoire de la télématique routière et des modalités de sa gestion pratique.

Cependant, rien ne prédestinait la sécurité routière à être ainsi « technologisée », c'est-à-dire annexée, subordonnée au développement technologique, et plus particulièrement au développement des technologies de l'information. Il est en effet aussi intéressant sociologiquement d'affirmer que la télématique routière se voit inscrite dans le cadre de la politique communautaire de R&D parce qu'il s'agit effectivement d'un objet technologique que d'affirmer que l'éthique protestante constituait une croyance susceptible de favoriser le développement du capitalisme parce que les protestants étaient effectivement prédestinés⁵². Cet argument n'a pas d'intérêt sociologique. Or, autant est-il convenu de ne pas se prononcer sur la réalité des phénomènes faisant l'objet de croyances religieuses - voire même de relativiser celles-ci - et donc de chercher ailleurs que dans ce rapport les ressorts de l'explication sociologique -, autant il apparaîtra incongru de ne pas expliquer la catégorisation d'un objet comme technologique par sa nature effective d'objet technique, tant celle-ci nous paraît évidente. Mais si nous refusons de nous prononcer sur la question de la nature réelle de l'objet catégorisé, le problème sociologique se déplace : c'est le statut et la fonction de la catégorisation qui devient problématique, et la « nature » de l'objet est considérée comme le produit de cette catégorisation et non comme son fondement. Nous aurons d'ailleurs l'occasion au chapitre 4 d'opérer la même réduction au sujet de la notion de problème de la circulation.

Quoi qu'il en soit, on constate que l'agencement, l'ordonnancement particulier dans lequel est inscrite la télématique routière va se stabiliser, s'imposer, s'institutionnaliser dans les développements ultérieurs des orientations du second programme-cadre communautaire ainsi que dans les propositions de projets EUREKA.

1.3. La territorialisation de la télématique routière

1.3.1. *Le dédoublement de la sécurité routière*

Le jeudi 9 janvier 1986 voit l'ouverture officielle de l'année européenne de la sécurité routière, par les ministres des transports de la CEE réunis à La Haye. A cette occasion, le président de la commission transports du Parlement européen, G. Anastassopoulos⁵³, insiste sur le potentiel immense des nouvelles technologies dans la lutte contre l'insécurité

⁵² Max Weber, *L'Éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Pocket, 1990.

⁵³ C'est le même Anastassopoulos qui avait déposé une « Proposition de résolution du Parlement européen sur le rôle et l'utilisation des nouvelles technologies avancées dans le domaine des transports » (doc. 2-1732/84), à propos de laquelle sera rédigé le rapport Wijzenbeek déjà cité. Ce dernier reprend en grande partie les développements de G. Anastassopoulos.

routière⁵⁴. On voit ici que la sécurité routière reste une politique qui relève de plein droit de ce qu'on appelle les transports. Cependant, simultanément, la Commission conclut un contrat pour l'étude d'un plan d'action européen sur l'application des nouvelles technologies à la sécurité routière. Cette étude est confiée à un bureau de consultants britanniques dénommé MVA SYSTEMATICA, qui dirige un consortium comprenant les principales entreprises européennes du secteur. La Commission demande la rédaction d'un plan d'action avant le mois de juillet 1986, confirmant par là l'échéancier présenté en septembre 1985. Dès cette époque, le projet DRIVE (Dedicated Road Safety Systems and Intelligent Vehicles in Europe) dispose déjà d'un budget de 300.000 écus pour des études exploratoires⁵⁵ dans le cadre de la politique de développement technologique. Pour comprendre comment la demande de mesures en matière de sécurité routière, relayée par les instances compétentes en matière de transport, s'est transformée en offre d'actions de R&D gérées par les responsables du développement technologique, et plus particulièrement des systèmes télématiques, il s'agit de mettre en lumière les logiques de co-fonctionnement qui caractérisent ce début d'année 1986.

Outre que 1986 soit l'année européenne de la sécurité routière - ce qui semblera *a posteriori* être passé inaperçu aux yeux du public et inopérant dans la réduction des accidents⁵⁶ -, elle est également l'année de la signature de l'Acte unique (février 1986), qui intègre pour la première fois la recherche et le développement technologique parmi les éléments explicites de la politique communautaire, en consacrant pas moins de onze articles à la coopération scientifique et technologique (titre VI, articles 130F à 130Q). L'adoption du second programme-cadre devient ainsi un enjeu important, car elle témoignera de la volonté de rendre effectives les options exprimées dans l'Acte unique⁵⁷. Dès le mois de mars 1986, la Commission communique au Conseil et au Parlement une série d'orientations pour le futur nouveau programme-cadre de recherche et développement technologique⁵⁸. La structure proposée pour ce dernier comprend sept grandes lignes d'action, et la justification de ces priorités fait largement appel aux évolutions extérieures à la Communauté (initiative EUREKA et surtout l'IDS américaine). La référence à l'achèvement du marché intérieur de 1992 devient également centrale.

Le document comprend en outre une description très détaillée des différentes actions et projets envisagés. Parmi ces actions, on trouve « l'intégration des technologies de l'information et des télécommunications dans des applications et services nouveaux d'intérêt commun » ; cet axe affirme explicitement s'inspirer de l'initiative IRIS. Le développement rapide et mondialisé des « TI&T » est présenté comme un phénomène qui « ouvre de nouvelles possibilités de résoudre des problèmes de société actuels et futurs dans tous les domaines de la vie »⁵⁹. On retrouve ici encore la forme discursive du *problème*

⁵⁴ Europe, n°4235, 10.01.86, pp. 5-6.

⁵⁵ Europe, n°4245, 24.01.86, p. 15.

⁵⁶ Jean-Baptiste Bouzigues, *La violence routière*, op. cit., pp.273-275.

⁵⁷ Laurence Jourdain, *Recherche scientifique et construction européenne*, op. cit., p.147.

⁵⁸ COM(86) 129 final, 17.3.86.

⁵⁹ Idem, annexe II, p. 3.3-1.

qui appelle l'action⁶⁰. Et cette action est doublement souhaitable, car non seulement elle rendra possible la résolution des problèmes identifiés et l'assouvissement des « besoins et aspirations de la société », mais en plus elle ouvre des « possibilités économiques », c'est-à-dire qu'elle est censée contribuer à la consolidation de la compétitivité de la Communauté. Au nom des ces deux conséquences positives, la Commission appelle une application des systèmes des TI&T notamment « à la sécurité routière et à la communication mobile »⁶¹. C'est là l'objet du projet DRIVE. Son contenu est formulé dans des termes très généraux, autour de trois thèmes : prévention des accidents, communication avec les véhicules et gestion de la circulation. Toujours est-il que la circulation et la sécurité routières deviennent *de facto* des secteurs dont le devenir est de nature technologique. Aucune référence n'est faite à la loi (devenir législatif) ou à la formation des conducteurs (devenir moral), comme cela est toujours le cas dans les autres documents relatifs à la sécurité routière⁶². L'inscription de ce thème de la sécurité routière dans un champ institutionnel précis - celui de la politique de la recherche et de la technologie - fait littéralement éclater l'agencement habituel dans lequel il s'inscrivait, en ignorant des connexions aussi fortes que celles qui le liaient au *règlement* et au *comportement* dans l'espace socialement objectivé des politiques du transport⁶³.



Fig. 17 - Agencement classique règlement-comportement-sécurité

Aujourd'hui, il s'inscrit dans un agencement qui le relie à l'information comme besoin et comme service fourni ainsi qu'à la gestion du trafic.

⁶⁰ Nous reviendrons longuement sur cette structure sémantique dans le chapitre 4.

⁶¹ Les autres domaines d'application envisagés sont l'enseignement, la médecine, la technologie de laboratoire et la technologie financière.

⁶² On constate même que, dans les années postérieures (années 90), les publications consacrées à la sécurité routière ajouteront à la description des actions « réglementaire » et « incitative » la présentation des actions de recherche, dont le développement de la route intelligente (P.E. Barjonet, D. Lagarde, J. Serveille, *Sécurité routière*, op. cit., 1992), alors que les publications relatives à la télématique routière ne feront pas référence à ces types d'actions (cf. *Revue générale des routes et aéroports*, dossier spécial « La télématique appliquée aux transports routiers », 721, sept. 1994 ; *Transport Environnement Circulation*, numéro spécial « Télématique routière », 126, sept.-oct. 1994).

⁶³ Pour s'en convaincre, il suffit de constater sous quelle rubrique sont classées les informations relatives à la sécurité routière dans des publications officielles comme le *Bulletin des Communautés Européennes* ou la feuille de presse *Europe* ; elles le sont toujours dans la rubrique « transports ». Il faut attendre 1987 pour les voir



Fig. 18 - Agencement télématique/sécurité

Les énoncés qui s'inscrivent dans ces agencements ne constituent cependant pas des représentations ou des idéologies ; ils ne consistent pas à décrire ou déformer des objets et des dispositifs (techniques, juridiques, politiques) qui leur correspondraient. La seule unité de l'agencement réside dans le co-fonctionnement de ses parties, pourtant hétérogènes, qui constitue à la fois l'exprimé de l'énoncé et l'attribut de l'état de choses⁶⁴ ; en d'autres mots, la seule unité de l'agencement est son *évidence*, c'est-à-dire sa forme objectivée qui s'impose par son caractère de certitude. Or, il n'y a d'évidence que pratiquée, et la pratique se veut toujours pertinente. Il s'agit en effet pour le sociologue de ne pas substituer un rapport théorique à l'évidence (qui est le nôtre) au rapport pratique à l'évidence (qui est celui des agents) : celui-ci ne vise pas à interpréter le monde (pourquoi les agents le feraient-ils, d'ailleurs, puisque eux ne lui sont pas étrangers) mais à agir sur lui, dans chaque situation, le plus pertinemment possible⁶⁵. Et l'on remarque que cette pertinence ne se définit pas dans une correspondance à un objet qui serait donné (un état de choses préexistant), mais dans la correspondance entre des cadres institutionnels et des structures problématiques, bref à l'intérieur d'une objectivation définie par le co-fonctionnement de ses parties. Et ce co-fonctionnement se repère par sa répétition, sa récurrence, sa reprise⁶⁶.

Ainsi retrouve-t-on le même type d'énoncés dans le cas de l'action EUREKA. Les responsables de EUREKA avaient défini les technologies avancées de transport comme un domaine d'action prioritaire dès la réunion de Hanovre de novembre 1985, nous l'avons signalé. Mais c'est en juin 1986, lors de la conférence de Londres, que les premiers projets relevant de ce domaine sont présentés. Ils sont au nombre de quatre ; un projet concerne les chemins de fer, un autre les centres urbains d'échanges et de transports, et les deux autres concernent la circulation routière : il s'agit du fameux projet PROMETHEUS et du moins célèbre projet EUROPOLIS. Regroupant plus de 150 participants provenant de 11 pays européens (parmi lesquels 18 constructeurs automobiles), PROMETHEUS a pour objectif de participer au développement d'un environnement routier « intelligent », c'est-à-dire capable de produire, de gérer, de transmettre et d'intégrer toute information pertinente par rapport au trafic routier, tant du point de vue de l'utilisateur que du gestionnaire de la route. Par son ambition, par son enveloppe budgétaire (304 millions d'écus), par le nombre de ses participants, le projet PROMETHEUS va devenir pour la circulation routière ce que le

apparaître dans la rubrique « recherche et développement technologique ». On observe - évidemment - le même changement dans les rapports généraux d'activité que publie annuellement la Commission.

⁶⁴ Gilles Deleuze & Claire Parnet, *Dialogues*, Paris, Flammarion, 1996, pp.84-86.

⁶⁵ Pierre Bourdieu, *Le sens pratique*, Paris, Minuit, 1980.

⁶⁶ Comme nous aurons encore l'occasion de le préciser au chapitre 6.

programme ESPRIT est devenu pour les technologies de l'information⁶⁷ : un « mythe fondateur » désignant l'existence d'un point de rupture, d'un saut qualitatif à partir duquel l'historiographie officielle va désigner « l'avant » comme suite de balbutiements ou de tentatives et « l'après » comme poursuite d'une action cohérente et systématique⁶⁸. Autre point de comparaison : le projet se justifie par le fait qu'il « cherche, par une révolution technologique, à apporter une réponse européenne aux trois grands problèmes qui sont aujourd'hui posés par l'automobile : la sécurité, les atteintes à l'environnement et la saturation du trafic »⁶⁹. La triade « sécurité - efficacité - environnement », qui se présente comme la panoplie des solutions respectives aux problèmes des accidents, de la congestion et de la pollution, va en effet à partir de ce moment s'inscrire sur le frontispice de toutes les publications, communautaires ou non, officielles ou vulgaires, relatives à la télématique routière avec une systématique et une intangibilité que l'on pourrait dire obsessionnelles (nous y reviendrons). On voit bien ici que le discours de la pratique systématique n'est rien d'autre que la pratique d'un discours systématique, dont la continuité transgresse les frontières institutionnelles de l'action ; distinguer actions EUREKA et actions communautaires n'a, de ce point de vue, aucune pertinence⁷⁰.

1.3.2. Le cadre de l'action

Au mois de juillet 1986, la Commission présente au Conseil une proposition de règlement visant à adopter le second programme-cadre⁷¹. On y trouve clairement exprimée l'idée selon laquelle le développement technologique constitue la « base » nécessaire pour atteindre les objectifs principaux consignés dans l'Acte unique, et notamment la réalisation du « grand marché ». On peut lire en effet : « le grand marché ne peut se développer sans une base technologique commune, en particulier en matière de normes. [...] La RDT communautaire doit donc contribuer, directement ou indirectement, à la réalisation de tous les objectifs assignés par l'Acte unique » (p.1). Le développement technologique acquiert le statut de condition *nécessaire* à la réalisation des volontés politiques communautaires.

A l'intérieur de ce cadre général, et en ce qui concerne notre propos, les technologies des télécommunications et de l'information sont présentées comme devant être exploitées au bénéfice tant de secteurs traditionnels comme les transports (guidés, routier, maritime et

⁶⁷ Laurence Jourdain, *Recherche scientifique et construction européenne*, op. cit., p.84.

⁶⁸ On peut lire dans une brochure EUREKA (*EUREKA Transport Technology 1996*) : « Many European countries have, in the past, launched projects designed to tackle some of these problems [caused by traffic congestion and accidents]. But the road system is a Europe-wide network, and its problems are inextricably linked together internationally and with other modes of the entire transport system. The *best solution* can *only* be achieved by a Europe-wide, *totally comprehensive* approach - which the European automotive industry initiated as EUREKA Project 45 - PROMETHEUS. PROMETHEUS' goal is ambitious - to improve the way in which Europe handles its traffic system by [...] *creating unprecedented standards* of traffic safety and efficiency ». Outre l'idée de point de rupture, on retrouve également ici l'idée de la dimension spécifiquement européenne des problèmes que vient résoudre la télématique routière.

⁶⁹ Ph. Braillard et A. Demant, *EUREKA et l'Europe technologique*, op. cit., p.66.

⁷⁰ Cette affirmation est, bien sûr, politiquement (et politologiquement) impertinente.

aérien) que dans des secteurs non traditionnels appelés « services nouveaux d'intérêt commun ». On l'a vu, dans cette catégorie, on trouve « l'amélioration de la sécurité routière ». On assiste ici à l'objectivation - dans la pratique institutionnelle des procédures d'adoption des textes - de ce qui était encore à « explorer » en 1985 par son insertion dans la catégorie des « services » répondant à des « besoins économiques et sociaux communs »⁷². La rupture avec ce qui relève du secteur des transports semble ici consommée ; les deux types d'actions se retrouvent sous des rubriques différentes⁷³ :

<u>PROGRAMME CADRE DES ACTIONS COMMUNAUTAIRES DE RDT 1987-1991</u>	
<i>Proposition des lignes d'actions par la Commission (30.07.86)</i>	
1. La qualité de la vie	
2. Vers une société de l'information	
3. Le réseau sanguin du grand marché	
3.1. Les télécommunications	
3.2 L'intégration des technologies des télécommunications avec celle de l'information et de l'audiovisuel dans des services nouveaux d'intérêt commun	
3.3 Les transports	
4. L'application des nouvelles technologies à la modernisation des secteurs industriels	
5. La poursuite et l'actualisation de l'action en matière d'énergie	
6. La biotechnologie	
7. L'exploitation des fonds et la valorisation des ressources marines	
8. L'Europe des chercheurs	

Fig. 19 – Les axes du deuxième programme-cadre

La télématique routière est ainsi cadrée : non seulement il s'agit d'une technologie, mais en plus il s'agit d'une technologique de service, ce qui la différencie des « technologies avancées de transport » déployée dans les autres secteurs, qui contribuent directement à leur production industrielle.

Cette distinction entre services nouveaux (dont relève l'électronisation de la route) et secteur « classique » des transports sera en quelque sorte avalisée par la décision du Conseil du 28 septembre 1987 adoptant officiellement le programme-cadre 1987-1991⁷⁴ ; mais elle était déjà présente, nous l'avons vu, dans le mémorandum de la Commission de 1985 sur la mise en œuvre de l'Europe technologique. Mais, à cette époque, elle était encore interne au domaine des transports ; aujourd'hui, elle lui est externe, le différenciant par rapport au domaine des services nouveaux. C'est donc d'un basculement qu'il s'agit (fig. 20) ; les termes de l'agencement changent non seulement de position, mais aussi de statut. Le

⁷¹ COM(86) 430 final, 30.7.86.

⁷² Idem, annexe 1, p. 4.

⁷³ Idem, annexe 1, p. 1.

⁷⁴ J.O. L 302 (24.10.87), pp. 1-23.

domaine des transports bascule du statut de catégorie générique à celui de catégorie générée, et inversement pour la recherche et le développement technologique (R&D). De même, les technologies de l'information et des télécommunications (TI&T) passent du statut d'auxiliaire au statut de matrice.

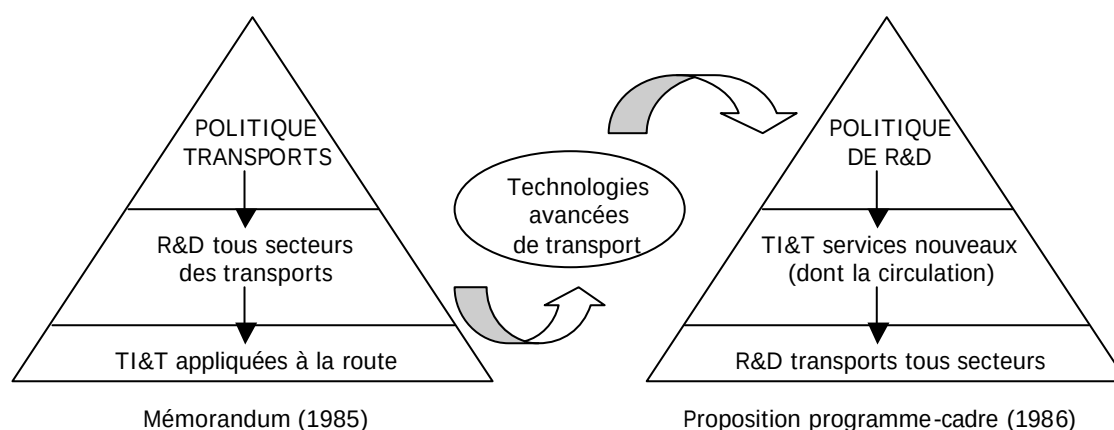


Fig. 20 – Le basculement sémantique des « technologies avancées de transport »

Après d'intenses négociations qui se clôtureront au mois de juillet 1986 (et qui aboutiront notamment à réduire sa dotation budgétaire globale de 30%), le principe du deuxième programme-cadre ainsi que ses divisions et répartitions internes sera adopté officiellement par décision du Conseil le 28 septembre 1987⁷⁵. La proposition initiale de la Commission du mois de juillet 1986⁷⁶ a été quelque peu modifiée, notamment dans les intitulés des rubriques, mais aussi par le regroupement des technologies de l'information et des communications en une rubrique unique, où se retrouvent services d'intérêt commun et transports. Cependant, témoignant par là de la nouveauté de l'objectivation ou de la catégorisation proposée par la Commission et donc de son caractère encore non évident, le Conseil a estimé nécessaire de faire inscrire la mention « y compris les transports » sous l'intitulé « services nouveaux d'intérêt commun », dans lesquels sont inclus *comme allant de soi* les aspects sécurité routière et gestion du trafic. Ces aspects sont objectivés à titre de *besoins sociaux communs* auxquels il s'agit de répondre⁷⁷, alors que le transport est catégorisé comme un secteur économique ayant ses propres exigences fonctionnelles et surtout ses *problèmes spécifiques*⁷⁸. Dans un cas, la technologie a pour rôle de faire advenir le futur et de rencontrer les aspirations du corps social ; dans l'autre cas, elle a pour fonction d'adapter

⁷⁵ J.O. L 302, 24.10.87, pp. 1-23.

⁷⁶ COM(86) 430 final, 30.7.86.

⁷⁷ « Intégrer les technologies des télécommunications, celles de l'information et de l'audiovisuel en vue de réaliser de nouvelles applications répondant à des besoins communs (en particulier enseignement multimédias, transports routiers et gestion des soins de santé). En outre, établir un inventaire des autres domaines d'application possibles » (J.O. L302, p. 10).

⁷⁸ « Entreprendre des activités de recherche communautaire en vue de résoudre les problèmes d'efficacité économique et de sécurité des transports, ainsi que de tolérance de l'environnement aux transports, notamment dans le domaine des transports guidés, de la circulation routière, des transports maritimes et aériens » (ibidem).

l'héritage du passé et de contourner les obstacles érigés par l'organisation des activités industrielles. Quoi qu'il en soit, la distinction des catégories services nouveaux/transports est acquise, et se renforcera encore dans le futur avec le troisième programme-cadre. Ainsi, les territoires respectifs de ces deux secteurs sont rappelés et objectivés dans le sérieux indubitable du texte officiel.

L'année 1986 marque donc, au niveau européen, l'émergence d'un nouveau régime d'énonciation, d'un nouvel agencement, d'une nouvelle unité de co-fonctionnement, que les acteurs, s'ils souhaitent donner quelque pertinence à leurs actions, se doivent de maîtriser. Le thème de la sécurité routière subit ici une double déterritorialisation : il est détaché, d'une part, du domaine des transports dont les responsables ne sont plus les seuls à être en position de prétendre à son traitement, et se trouve inscrit dans l'orbe des politiques de recherche et développement technologique ; au sein du champ technologique, d'autre part, il se construit par distinction vis-à-vis d'une « R&D transports » visant essentiellement le maintien, l'amélioration et la normalisation d'une situation existante. Ainsi re-territorisée dans la catégorie des « services nouveaux », le bon « fonctionnement » de la circulation routière devient inséparable d'une préoccupation technologique jusque là ignorée. Le problème pratique de la Commission européenne devient la définition des modalités d'organisation du développement technologique en matière de gestion du trafic et de communication des véhicules ; elle parle en effet de « la charge que représente le développement de nouveaux moyens d'améliorer la sécurité routière », des « efforts de RDT » et de sa tâche future de définition d'un programme de travail⁷⁹. Ceci pour dire que, dans la définition même de ses modalités d'action, la Commission exprime moins l'objet de son action que son rapport à cet objet, à savoir sa pratique institutionnalisée et institutionnalisante ; autrement dit, la lutte contre l'insécurité routière ne peut devenir une pratique que par son inscription dans - et donc sa subordination à - des cadres, des rythmes, des discours qui sont ceux de l'institution et de ses agents ; la pensée même du problème consiste à lui appliquer des catégories de pensée et d'action garanties par l'institution et qui la garantissent en retour⁸⁰. En désignant comme *tâche urgente* la mise au point et l'implantation de dispositifs téléinformatiques, elle définit en réalité une des modalités appropriées de rapport au « problème » dont elle-même sera en mesure de la mettre en pratique *pertinemment* : elle vient en effet de se doter d'un organe (la D.G. XIII) spécialement consacré⁸¹ à ce type de pratiques⁸².

Il faut faire remarquer ici que cette préoccupation n'est pas seulement interne aux institutions européennes. En effet, de l'autre côté du globe, au Japon, est créée le 1^{er}

⁷⁹ COM(86) 129 final, annexe II, p. 3.3-6.

⁸⁰ Pierre Bourdieu, *Le sens pratique*, op. cit. ; Pierre Bourdieu, *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*, Paris, Seuil, 1994.

⁸¹ J'entends « consacré » au sens liturgique : ce qui a reçu la consécration, c'est-à-dire la sanction solennelle, qui a subi le rite par lequel il est affecté au service d'un domaine d'objets, et qui par là entre dans la catégorie de l'existence institutionnelle. C'est bien de cela qu'il s'agit puisque cette année 1986 voit se transformer la *task force* créée par E. Davignon pour la gestion du programme ESPRIT en une véritable direction générale : la XIII (Laurence Jourdain, *Recherche scientifique et construction européenne*, op. cit., p.85).

octobre 1986 une association momentanée dans le domaine de l'informatique appliquée aux transports routiers, regroupant le ministère de l'industrie (MITI) et treize entreprises des secteurs de l'électronique et de l'industrie automobile. Quelques mois plus tard, en mars 1987, le directeur français de la Sécurité et de la Circulation routières demande la rédaction d'un rapport sur le développement de la télématique routière, qui sera publié en décembre 1988⁸³. Il nous faudra encore rendre compte de ces convergences ; ce à quoi sera consacré le chapitre 7.

1.3.3. *Le projet DRIVE : proposition initiale*

Il reste alors à la Commission à définir les programmes spécifiques ; elle propose ainsi au mois de juillet 1987 un paquet de huit programmes spécifiques, dont le programme DRIVE⁸⁴. La proposition de règlement du Conseil le concernant est déposée officiellement le 7 août⁸⁵. Le 4 septembre, le Conseil demande l'avis du Comité économique et social sur cette proposition, et le 10 septembre l'avis du Parlement.

On remarquera d'abord le changement de signification conférée par la Commission à l'acronyme DRIVE : alors qu'en 1986 il signifiait « Dedicated Road Safety Systems and Intelligent Vehicles in Europe »⁸⁶, il signifie aujourd'hui « Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe » (ou Infrastructure routière spécifique à la sécurité des véhicules en Europe). Les références aux notions de système et d'intelligence disparaissent au profit d'une mise en valeur du thème de la sécurité, mais aussi de la notion d'infrastructure. Sans accorder plus d'importance qu'il n'en faut à ce changement, il indique néanmoins une double volonté de la Commission : d'une part, donner au programme le statut de réponse à un « vrai problème », celui de la sécurité routière (rendre les véhicules intelligents n'a en soi aucune légitimité ; le faire pour améliorer la sécurité routière en possède déjà nettement plus⁸⁷) ; d'autre part, présenter le programme comme le complément logique du projet PROMETHEUS, qui a pour objectif de développer l'électronique à l'intérieur des véhicules, en insistant sur le développement d'une infrastructure intelligente et en affirmant appliquer ainsi du même coup une politique en matière d'infrastructure de transport - politique dont on a vu par ailleurs qu'elle souffrait des « carences » du Conseil⁸⁸.

⁸² Les institutions communautaires ne comprennent par contre ni « D.G. sécurité routière », ni aucun autre organe consacré exclusivement à cet objet.

⁸³ René Mayer, *Gagner du temps sur le temps. Le développement de l'information routière*, Paris, La Documentation française, 1989.

⁸⁴ *Europe*, n°4596, 24.7.87, p. 10 ; COM(87) 351 final, 24.7.87.

⁸⁵ J.O. C355, 31.12.87, pp. 1-9.

⁸⁶ *Europe*, n°4245, 24.01.86, p. 15 et COM(86) 129 final, annexe II, p. 3.3-6.

⁸⁷ Ce que relèvera le CES dans son avis lorsqu'il soulignera que « le conseil [d'orientation DRIVE] devrait en outre s'assurer que le programme n'aboutit pas au développement d'une électronique gadget mais de dispositifs apportant une aide réelle et fiable au conducteur » (CES(87)934, p.5).

⁸⁸ Ces arguments apparaissent explicitement dans les considérants de la proposition de la Commission : « considérant qu'il importe que les projets entrepris dans le cadre d'EUREKA et les activités spécifiques

Le plébiscite du CES

Le CES élabore son avis selon la procédure d'urgence - la Commission désirant, en effet, mettre en œuvre sa proposition à partir du 1^{er} janvier 1988. C'est M. Perrin-Pelletier, secrétaire général du Comité des constructeurs d'automobiles du marché commun et représentant des employeurs à la section des transports et communications du CES, qui rédige le rapport ; le CES l'adopte à l'unanimité le 22 octobre⁸⁹.

Dans le raisonnement qu'adopte le CES dans son avis - et comme l'intitulé même du programme le suggère -, le lien qu'entretient le contenu du programme DRIVE avec la sécurité routière est patent, ce thème constituant l'entrée principale de la présentation du projet. C'est pourquoi c'est bien la section des transports et communications qui a rédigé cet avis (et non la section de l'énergie, des questions nucléaires et de la recherche, en charge des questions de R&D) ; comme on l'a vu, la sécurité routière relève « classiquement » du domaine des transports⁹⁰. Référence est ainsi faite dans l'avis à l'année européenne de la sécurité routière mais aussi, et surtout, aux carences qu'elle a révélées. Un nouveau type d'actions s'impose :

De nouveaux progrès passeront surtout par l'amélioration de l'infrastructure routière et l'éducation et l'information de tous les usagers. Or, le *domaine* convenant le mieux pour réaliser des améliorations de l'infrastructure routière est *l'application de la technologie de l'information et des télécommunications*, qui vise à soutenir le conducteur dans la conduite de son véhicule dans de bonnes conditions de sécurité et qui permettra à des véhicules 'intelligents' de faire le meilleur usage possible des équipements électroniques intégrés, *dont le taux d'installation devrait croître de façon constante au cours de la prochaine décennie* (p.1 - nous soulignons).

Le CES affirme ici l'obsolescence - ou du moins l'insuffisance - d'une approche législative du problème de la sécurité routière (telle qu'elle est préconisée dans le rapport Baudis et ses antécédents) pour *reconnaître la légitimité de son inscription dans une problématique technologique*. La mise en place d'un environnement technologique devient la condition préalable d'une amélioration de la sécurité routière et de l'engendrement d'autres effets positifs (réduction de la pollution et économies d'énergie). En outre, ce programme aura une autre conséquence appréciable : en effet, il s'agit non seulement de développer et d'améliorer une infrastructure routière - ce qui, implicitement, resterait une affaire de spécialistes, et plus particulièrement relèverait de dépenses provenant d'autorités publiques - mais également de créer un marché grand public de l'équipement électronique pour la conduite automobile. Le CES est très clair à ce sujet : « Outre ses effets positifs sur la

mises en œuvre au sein du programme-cadre communautaire se complètent et se soutiennent mutuellement ; [...] considérant que la Commission a coopéré avec l'industrie et avec les administrations pour définir les tâches prénormatives et précompétitives relatives au système d'infrastructure routière considérées comme nécessaires pour compléter les efforts de l'industrie automobile en ce qui concerne les véhicules » (J.O. C355, p.2).

⁸⁹ CES(87) 934 ; J.O. C347, 22.12.87, pp.26-29.

sécurité du trafic routier, le programme devrait également stimuler le développement d'une électronique de pointe fiable à des coûts raisonnables. Cette condition *préalable* est nécessaire pour conserver ou renforcer la compétitivité de l'économie européenne et pour créer de nouveaux emplois » (p.2). Le programme DRIVE a donc une double prétention : « améliorer l'efficacité globale de l'ensemble du système du trafic routier » (p.2) et « contribuer au maintien et au renforcement de la compétitivité [de l'économie européenne] dans les secteurs de l'électronique et de l'industrie automobile » (p.4). On retrouve ici, dans un jeu de réitération discursive, l'affirmation, institutionnellement engendrée par référence à des fins institutionnellement enregistrées, que contenaient les documents d'orientation du second programme-cadre déposés au cours de l'année 1987 ; un énoncé se stabilise par sa double capacité et à spécifier l'identité respective de tous les éléments d'un système, et à se décliner dans tous les actes institutionnels d'une manière systématiquement identique.

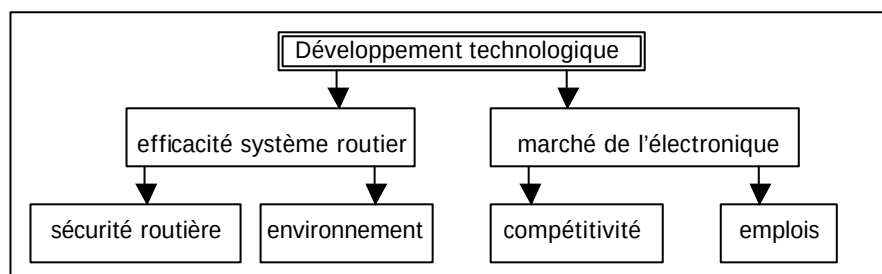


Fig. 21 - Enoncé de l'avis du CES sur la proposition DRIVE

Soutien et questions du Parlement

La Commission avait exprimé dans sa proposition sa volonté de mettre en œuvre le programme DRIVE dès le premier jour de 1988. Le 16 septembre 1987, le Président du Parlement renvoie cette proposition pour rapport à la commission de l'énergie, de la recherche et de la technologie - et non à la commission des transports, dont il demande seulement l'avis au même titre que celui de la commission des budgets⁹¹. Ceci dit, on trouve ici cette évidence : sécurité routière, développement technologique et politique des transports sont liés, possèdent des rapports entre eux. Or, cette délimitation de l'espace des domaines pertinents est un arbitraire ; comment se fait-il que ne soit pas consultée, par

⁹⁰ Cependant, la nature même des rapports qui pourraient exister entre DRIVE et le secteur des transports est encore floue aux yeux du CES : « Les implications de ce projet [DRIVE] sur la politique commune des transports doivent être examinées de plus près » (p.4).

⁹¹ Pour répondre à une demande de consultation émanant de la Commission, l'assemblée parlementaire « saisit pour examen la commission estimée compétente en la matière. Sont également consultées pour avis les commissions qui sont concernées à un moindre degré par le texte. En pratique, une seule commission est en charge de l'essentiel : elle peut tenir compte ou non des avis des autres dans la rédaction de son rapport. Parfois, elle a déjà terminé et adopté ce dernier quand lui arrivent les avis des autres commissions » (Marc Abélès, *La vie quotidienne au Parlement européen*, op. cit., pp.229-230). C'est donc un jeu de hiérarchisation qui s'opère dans la désignation de la commission « compétente en la matière » et de celles

exemple, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs⁹² ? La sécurité routière ne relève-t-elle pas, du point de vue de la doctrine juridique, du domaine de la santé publique⁹³ ? Pourquoi n'est-ce pas la commission des transports qui soit chargée de rédiger le rapport ? Il ne s'agit pas de voir en ces silences l'indice d'un choix guidé par une stratégie omniprésente et omnipotente, capable d'imposer une orientation particulière à l'action par élimination des solutions alternatives. En effet, dans une telle vision stratégique de l'action, un choix consisterait toujours plus en l'élimination de possibilités potentiellement adverses qu'en l'élection positive d'une orientation préférentielle, telle que la présente toujours le discours politique *a posteriori*. Mais ces deux points de vue possèdent le même point aveugle : l'idée de l'action comme suite de décisions objectivement stratégiques (mais implicites dans un cas, et explicites dans l'autre) ; l'action est un ensemble de points décisifs se référant à un critère, à savoir la stratégie, à l'image de la ligne définie en mathématique comme un ensemble de points dépendant continûment d'un paramètre.

Il faudra à la commission de l'énergie, de la recherche et de la technologie pas moins de cinq séances pour trouver un consensus sur l'avis à remettre au Parlement ; ce qui fait qu'elle le déposera officiellement le 29 février 1988. Le rapport Turner⁹⁴, du nom du rapporteur chargé d'examiner la proposition de la Commission et de rédiger un avis à son propos, est un document important à plus d'un titre ; il propose non seulement une série d'amendements substantiels à la proposition de la Commission, mais en plus il soulève des questions de principes particulièrement perçantes.

Une première série d'amendements concernent les rapports entre le programme DRIVE et le projet PROMETHEUS mené dans le cadre de l'agence EUREKA. Le rapport insiste à plusieurs reprises sur la nécessité de confinement de l'action communautaire aux recherches précompétitives (amendements n°2 et 4) ; si cette nécessité est respectée, les règles qui régissent le fonctionnement des programmes communautaires de R&D doivent être d'application dans le cas de DRIVE, notamment en ce qui concerne la coopération transfrontalière, la participation des petites et moyennes entreprises et le libre accès aux résultats de recherche (amendements 5, 6, 8, 9) - le respect de ces règles n'étant pas assuré dans le cadre des actions EUREKA⁹⁵. Cependant, dans le cas particulier du projet

« concernées à un moindre degré », la question étant de comprendre quels sont les ressorts de cette hiérarchisation.

⁹² Comme le laissera d'ailleurs suggérer par erreur la couverture d'un rapport ultérieur de M. Turner (PE doc. A2-82/88), selon laquelle celui-ci proviendrait de ladite commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs (en fait, il n'en est rien, le rapport provenant bien de la commission de l'énergie, de la recherche et de la technologie).

⁹³ Sur cette question, voir par exemple la discussion de J.L. Denis & F. Tulkens, « Santé publique et droit pénal en Belgique », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1, 1996, pp.1-12.

⁹⁴ Parlement européen, *Rapport fait au nom de la commission de l'énergie, de la recherche et de la technologie sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à un règlement concernant un programme communautaire dans le domaine de la technologie de l'information et des télécommunications appliquées au transport routier - DRIVE*, document A2-321/87, 29.02.88.

⁹⁵ Le rapport dénonce à ce sujet les lacunes du programme PROMETHEUS : « Un certain nombre d'aspects du programme PROMETHEUS ne sauraient recueillir l'agrément de la Communauté. Le plus frappant est l'absence de méthodes communes de financement à frais partagés et l'autosélection des entreprises qui ne

PROMETHEUS, la division entre les activités précompétitives relevant du domaine d'action de la Communauté et les activités de R&D orientées vers des applications commerciales menées dans le cadre de EUREKA se montre particulièrement poreuse : « PROMETHEUS semble être essentiellement ou totalement orienté vers la recherche précompétitive, raison pour laquelle il relève des activités technologiques de la Communauté » (p.13).

Cette compétence de principe ne semble toutefois pas pouvoir s'accommoder des embarras politiques et administratifs qu'impliquerait la prise de contrôle par la Communauté d'un projet EUREKA, malgré le raisonnement rétrospectif selon lequel « le programme PROMETHEUS *aurait dû* être un programme communautaire précompétitif à frais partagés, dans le droit fil du programme ESPRIT » (p.16). Le rapporteur ne s'explique pas sur les raisons de cette « monstruosité » historique, mais réaffirme par contre, malgré la transgression que constitue l'existence même de PROMETHEUS comme projet EUREKA, l'évidence de la division précompétitivité/applications (laquelle s'appuierait sur des pratiques objectivement différentes⁹⁶) par le fait même d'affirmer que les activités de DRIVE et de PROMETHEUS relèvent du type d'actions dénommées précompétitives. Ce principe de division devenant cependant de facto inopérant, le rapport en institue un autre : « étant donné qu'il est proposé qu'une grande partie des travaux de recherche technologique soit entreprise dans le cadre de PROMETHEUS (notamment les travaux sur les véhicules), [...] seules les opérations technologiques extérieures aux véhicules sont couvertes par le programme DRIVE » (p.14). La distinction intérieur/extérieur du véhicule s'instaure comme principe de division pertinent, fondé en cela sur l'évidence de son objectivité ; il existe bien un intérieur (l'équipement automobile) et un extérieur aux véhicules (les infrastructures), l'un pouvant être considéré comme un espace privé et l'autre comme un domaine public⁹⁷, l'un attirant naturellement les investissements des industriels⁹⁸ alors que l'autre nécessite une action des autorités publiques⁹⁹. La figure 22 schématise les rapports structuraux que contient cette conception des rapports sémantiques entre les fonctions attribuées respectivement aux programmes EUREKA et DRIVE.

constituent pas nécessairement le meilleur groupe susceptible de faire progresser la recherche précompétitive dans la technologie européenne concernée. Ensuite, il apparaît à l'évidence que les sociétés ont, jusqu'à présent, opéré après avoir choisi elles-mêmes leur champ d'action en s'abstenant véritablement de se lancer dans un projet à caractère coopératif avec d'autres entreprises, même dans leur propre pays, sans parler des entreprises d'autres Etats membres » (p.16).

⁹⁶ Comme le rappelle Pierre Bourdieu, tout principe de division du réel s'appuie sur l'illusion d'une dotation originelle (c'est-à-dire non pas arbitraire, mais fondée en nature) de dispositions, de pratiques et de propriétés - par exemple les propriétés visibles comme le statut d'un organisme (entreprise industrielle ou centre de recherche universitaire pour la frontière ici évoquée) - qui « donnent l'apparence d'un fondement objectif aux jugements classificatoires » (*Le sens pratique*, op. cit., p.247).

⁹⁷ « Dans les programmes PROMETHEUS et DRIVE, il a été reconnu que le guidage et/ou le contrôle routiers ne sauraient être menés à bien qu'en conjuguant la technologie de l'information inhérente aux véhicules avec les infrastructures routières extérieures aux véhicules. Celles-ci relèvent généralement de la responsabilité des autorités publiques » (p.17).

⁹⁸ « Un projet EUREKA de type PROMETHEUS fait essentiellement entrer en jeu des entreprises qui se sont choisies elles-mêmes » (p.17).

⁹⁹ « Il serait difficilement imaginable que l'industrie aille de l'avant en ce domaine sans une contribution appréciable de la Communauté. Sachant l'étendue du nouveau marché qui s'offre à ce secteur, et que les importateurs japonais et américains seront soucieux de satisfaire, le programme DRIVE mérite notre appui » (p.19).

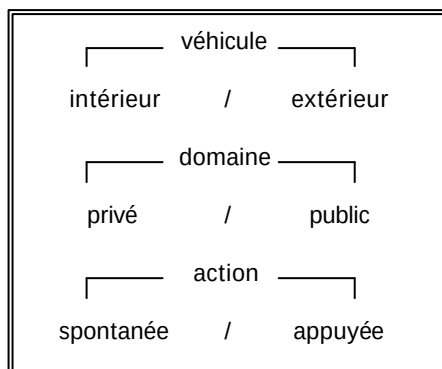


Fig. 22 – La structure de l'agencement sémantique décrivant les rapports entre PROMETHEUS et DRIVE

On voit comment des objets, des états et des actions s'agencent dans une division pertinente *dans la situation* ; au grand dam des idéologues et des fêrus de doctrines, la pertinence de la division autour de laquelle s'articule le rapport Turner est *purement circonstancielle* (ou *indexicale* diraient les ethnométhodologues) et, en tant que logique pratique, doit s'accommoder de la « logique logique » que constitue le principe de précompétitivité. Mais la nouvelle division trouvant en dehors de la situation des points d'ancrage dans la « réalité », elle n'apparaîtra pas comme la dénaturation d'un principe institutionnellement objectivé mais bien comme *maîtrise de la situation* - ce qui est tout à fait différent. Comme l'écrit Bourdieu, *le sens pratique comme maîtrise pratique du sens des pratiques et des objets permet de cumuler tout ce qui va dans le même sens, tout ce qui s'assortit au moins grossièrement tout en s'ajustant aux fins poursuivies*¹⁰⁰. Sans cela, on ne pourrait pas comprendre comment le rapport, consacrant de longs développements à démontrer l'attachement des institutions communautaires au principe de la précompétitivité en matière de R&D, en arrive à soutenir la nécessité du programme DRIVE au nom de la compétitivité des industries européennes.

Surtout qu'en outre, le rapport se montre interrogateur par rapport aux objectifs mêmes du programme, au point d'exiger la rédaction d'une annexe supplémentaire à joindre à la proposition de la Commission, dans laquelle « la portée et les objectifs véritables¹⁰¹ de ces activités font l'objet d'une description plus détaillée » (p.8) ; la commission des budgets estime quant à elle que « le schéma de fonctionnement du programme est confus et ne fait pas l'objet d'une définition claire de la part de la Commission » (p.21). Le rapport souligne également que, « en dépit de certaines déclarations à caractère général prononcées au sein du Conseil et du Parlement européen soulignant l'importance de ce domaine particulier, aucune décision spécifique n'a été arrêtée quant aux priorités. En conséquence, le

¹⁰⁰ Pierre Bourdieu, *Le sens pratique*, op. cit., p.434.

¹⁰¹ « Véritables » est le terme que l'on trouve dans le rapport Turner, qui est un document de travail pour les parlementaires ; il se transformera en « vérifiables » dans la retranscription des amendements au Journal Officiel (J.O. C94, 11.4.88, p.196). Oserait-on avancer à partir de ce détail négligeable que la vérité est ce qui se vérifie, ce qui s'avère être vrai parce qu'adéquat ; que ce quelque chose qui paraît adéquat pose la vérité et la décide, comme l'explique Pierre Legendre (*L'empire de la vérité*, op. cit., p.19) ? Nous reviendrons sur ce point au chapitre 6.

Parlement se doit, soit de confirmer, soit de rejeter ce choix de priorités en matière de guidage et de contrôle routiers » (p.14) ; de son côté, « la commission des budgets n'est pas certaine que toutes ces actions constituent des priorités pour la Communauté » (p.21). Le problème de principe qui se pose ici est de savoir dans quelle mesure la Communauté doit financer des programmes qui ne sont pas des programmes de recherche fondamentale, tels que RACE ou ESPRIT, mais des programmes d'applications de ces recherches à des domaines particuliers. Logiquement, poursuit le rapport, « la question se pose par conséquent de savoir si ce secteur [du guidage et du contrôle routiers] mérite d'être privilégié pour ce qui est des dépenses communautaires dans des domaines spécifiques sur le marché européen » (p.14). On pourrait s'attendre ici à une justification par la gravité des conséquences de l'insécurité routière, telle que celle qui a fondé l'argumentaire du rapport Baudis de 1984. Or, il n'en est rien ; seule la commission des transports - encore elle - fait référence à cette dimension du problème, particulièrement absente dans le reste du document, mais sans en faire son argument central. L'urgence est d'une autre nature :

📖 Compte tenu de l'importance particulière accordée à ce programme, son adoption dans les plus brefs délais s'impose. Tout retard pourrait porter préjudice à l'industrie européenne qui doit déjà faire face à une concurrence très spécifique et très vive (p. 24).

M. Turner, devant le Parlement, reprendra le même argumentaire :

📖 C'est la première fois, comme je l'ai dit tantôt, que des résultats obtenus au niveau de la recherche fondamentale sont appliqués dans un domaine bien déterminé. Mais il s'agit là, selon nous, d'un domaine important. Le marché qu'il ouvre est énorme dans la mesure où toutes les voitures sont susceptibles d'être dotées d'équipements informatisés. Si nous ne parvenons pas à mettre au point des équipements harmonisés au niveau européen, nous serons obligés de nous adresser aux Américains ou aux Japonais. C'est pourquoi la commission a estimé qu'il y avait lieu de donner la priorité à cette première application de la recherche fondamentale que la CEE paie depuis quatre ou cinq ans par le biais des programmes ESPRIT et RACE ¹⁰².

Il faut mesurer ici le chemin parcouru. L'absence totale de référence au « fléau » de l'insécurité routière pour justifier l'existence de DRIVE laisse place à l'omniprésence de la menace de la concurrence intercontinentale. Les chasseurs de complots pro-capitalistes seront déçus : ceux-ci s'affirment au grand jour, sous l'approbation générale de tous les membres de l'assemblée parlementaire. Les arguments économiques remplacent les arguments sanitaires, la compétitivité se substitue à la sécurité, en toute légitimité. C'est que les conditions de validité du programme DRIVE sont acquises : sa dimension institutionnelle s'accorde avec les structures génériques du problème qu'il entend résoudre, avec la distinction intérieur/extérieur du véhicule, c'est-à-dire infrastructure/véhicule. A partir de ce moment, peuvent s'engager les débats sur l'organisation du programme, qui

¹⁰² Débats du Parlement européen, Session 1988-1989, J.O., annexe n°2-363, 10.3.88, p.349.

supposent implicitement son bien-fondé¹⁰³. Le Conseil des ministres décidera l'adoption du programme le 29 juin 1988¹⁰⁴, date de la naissance officielle de DRIVE¹⁰⁵.

1.4. Gestion et évaluation du programme Drive

Le premier appel d'offres est publié le 2 juillet 1988¹⁰⁶, et court jusqu'au 17 octobre ; plus de 3000 organisations manifesteront leur intérêt envers DRIVE en s'informant auprès de la DG XIII sur la teneur du plan de travail¹⁰⁷ du programme¹⁰⁸. Avant l'échéance de l'appel, le comité de direction de DRIVE (composé, comme nous l'avons vu, de deux représentants de chaque Etat membre et présidé par un membre de la Commission) se réunit pour discuter des modalités d'évaluation des propositions, de l'opportunité de l'établissement d'une commission consultative industrielle et des relations avec d'autres projets (ESPRIT) et programmes (EUREKA, COST)¹⁰⁹. Après clôture de l'appel, la Commission aura reçu 189 propositions, présentées par un total de 650 participants contractants et plus de 950 partenaires associés, dont le coût total s'élève à environ 520 millions d'écus. Elle sélectionnera 61 projets, soit 32%, regroupant 450 participants, pour un budget de moins de 60 millions d'écus¹¹⁰. La sélection des projets s'est opérée sur les recommandations d'un groupe de 62 experts indépendants ayant procédé à la procédure dénommée « Evaluation Technique Externe ». Ces experts ont été choisis à partir de propositions effectuées par le comité de direction DRIVE (« DRIVE Management Committee »).

La machine gestionnaire qu'est l'administration européenne va pouvoir s'enclencher. Un bureau central DRIVE (« DRIVE Central Office ») est formé, composé de 11 membres. Les premières publications DRIVE voient le jour. Dorénavant, un rapport annuel sera publié par la D.G. XIII sur les activités menées dans le cadre des projets DRIVE. En outre, les pratiques d'évaluation vont pouvoir démarrer. Ainsi, la Commission communique dès le 20 décembre 1989 au Conseil et au Parlement un rapport sur l'état d'avancement du programme et sa révision. Ce document, « basé sur le résultat de plusieurs audits menés par des groupes d'experts indépendants », confirme le bien-fondé du programme et propose des axes de développements pour l'avenir¹¹¹. Par là, le principe même d'une programmation communautaire de la R&D en matière de télématique routière échappera, pour un temps, à la discussion.

¹⁰³ Ceux-ci porteront principalement sur le type de comité de gestion habilité à encadrer le programme DRIVE.

¹⁰⁴ J.O. L206, 30.7.88, pp.1-5.

¹⁰⁵ La figure 23 schématise le parcours effectué par la proposition DRIVE.

¹⁰⁶ J.O. C173, 2.7.88, p.5.

¹⁰⁷ Commission of the European Communities, *DRIVE Workplan*, DRI 100, 26.4.88.

¹⁰⁸ Bull. CE 7/8-1988, p.28.

¹⁰⁹ Bull. CE 9-1988, p.25.

¹¹⁰ Bull. CE 11-1988, p.31 ; Commission Européenne, *XXII^e Rapport général sur l'activité des Communautés européennes 1988*, Luxembourg, OPOCE, 1989, p.201.

¹¹¹ Bull. CE 12-1989, p. 42.

La chronique pourrait bien sûr être poursuivie jusqu'à aujourd'hui. Mais celle que nous venons de rédiger a déjà montré ce qui était important pour nous : à savoir le caractère « éparpillé », c'est-à-dire non systématique, du processus par lequel est né un domaine d'objet, des étapes au travers desquelles ce qu'il entend recouvrir est devenu l'objet de politiques, a reçu nom et consistance. *L'autonomie du domaine semble maintenant possible*, constate ainsi un de ses acteurs¹¹². Ce n'est qu'une fois institué qu'un tel domaine d'objet peut se voir appliquer des notions comme celle de « champ de la télématique routière ». Le sociologue prend alors possession d'une entité qui a déjà été socialement organisée – même si ses méthodes lui permettent sans doute de l'aborder différemment.

2| LA TELEMATIQUE ROUTIERE : TYPES D'ACTEURS ET MODES D'ACTIONS

Comme nous venons de le voir, c'est en grande partie le sens pratique des acteurs qui a présidé à la définition de la forme finale qu'a prise le programme DRIVE. Dans le même temps, ceux-ci constituaient un domaine ou un plan d'objet¹¹³, un objet de politique, de mobilisation et d'action : la « télématique routière », la « route intelligente », les « systèmes de transport intelligent »¹¹⁴. Mais une fois autonomisé comme structure sémantique et disponible comme structure pratique, le domaine de la télématique routière va devenir le théâtre où vont s'activer de multiples acteurs aux statuts et aux intérêts variables. Dans ce cadre, le sens pratique des acteurs, c'est-à-dire leur capacité à faire de leurs actes des actes pertinents, va consister à maîtriser la structure de ce « champ », c'est-à-dire ses organes et ses divisions internes, autrement dit à la manier en vue d'assouvir la préoccupation qui lie tous ces acteurs, celle de mettre en place la route intelligente. Certes, les motivations ou les intérêts des uns et des autres seront sans doute fort différents, rendant leurs investissements dans le domaine plus ou moins intenses, plus ou moins prolongés. Mais comment font-ils tous pour « s'y retrouver », pour trouver leurs repères, pour maîtriser et rendre effectives leurs actions ? Qu'est-ce qui structure leur représentation du champ ?

Ces acteurs vont en fait avoir recours à une série de taxinomies partagées au travers desquelles se dessinent les divisions pertinentes de cet espace social et, corrélativement, sont signalés les groupes, les lieux et les supports centraux, incontournables, relevant. Nous allons maintenant tenter de rendre compte de ces taxinomies, afin d'étudier les procédures par lesquelles s'accomplit la qualité de membre ou d'acteur du développement de la télématique routière. Ceci nous permettra également de nous familiariser davantage avec ces acteurs et leurs modes d'action, nous – auteur et lecteurs de ces lignes – qui sommes objectivement étranger à cet espace social même si, à force de s'y immerger, certaines catégories sont devenues naturelles à nos propres yeux.

¹¹² Vito Mauro, « Programmes de recherche en télématique avancées pour les transports », op. cit., p.151.

¹¹³ Pour reprendre les expressions de Michel Foucault, *L'ordre du discours*, op. cit.

¹¹⁴ Nous verrons d'ailleurs au chapitre 6 que l'usage de l'une ou de l'autre de ces expressions n'est pas dénué d'enjeu pour les acteurs eux-mêmes. Pour plus de facilité, nous utilisons surtout la première.

2.1. Les acteurs du développement de la télématique routière : la « communauté ITS »

Les acteurs du développement de la télématique routière ne manquent pas de produire des taxinomies de leur propre « société ». La plus fréquente consiste à les distinguer selon leur secteur d'activité ou encore leur objet, c'est-à-dire, en termes plus généraux, selon leurs compétences (au sens de domaines de spécialité et d'expertise). Ainsi, l'annuaire de la télématique routière, le « The International ITS Index », publié depuis 1994 par les éditions Transport Technology Publishing, classe les nombreux acteurs qu'il reprend selon ce critère. Concrètement, les vingt-quatre catégories retenues sont les suivantes :

1. Travel & Traffic Information Providers	13. Universities
2. Navigation & Route Planning	14. Professional Associations & Trade Groups
3. Map Databases Vendors	15. Automakers/Vehicle Manufacturers
4. Vehicle Positioning Systems/AVL	16. DOTs/Transport Ministries
5. Fleet Management Systems	17. Automatic Vehicle Identification Vendors
6. Communication Networks & Systems	18. Smart Card Suppliers
7. Vehicle Control	19. Traffic Management Systems
8. Electronic Toll System Integrators	20. Variable Message Signs
9. Traffic detectors & Other Sensors	21. Local Government
10. Advanced Transit Systems/Public Transport	22. Toll Authorities/Agencies
11. Consulting & Engineering Firms	23. Software Tools
12. Transport Research Facilities	24. Legal and Financial Services

Fig. 24 – Catégories de l'Index ITS International (1997)

Ces catégories sont en outre croisées avec l'inscription continentale des acteurs, puisque à chaque fois ils sont distingués selon qu'ils sont américains, européens ou japonais. Autrement dit, cette typologie est construite à partir des critères les plus ordinaires, c'est-à-dire ceux qui assurent la plus grande maîtrise pratique de l'action pour ceux-là même qui sont activement engagés dans le développement de la route intelligente.

Cependant, cette typologie n'est pas la seule que l'on puisse trouver, et les catégories peuvent être très différentes d'une grille à l'autre. L'organisation américaine de promotion des systèmes de transport intelligent, « ITS America », définit ainsi 29 applications télématiques, tandis que les Japonais distinguent 9 domaines, 77 services et 177 sous-services¹¹⁵ ! De son côté, la Commission européenne a défini des taxinomies différentes pour chacun des programmes de R&D en matière de télématique routière qu'elle a organisés. Ainsi, pour le programme DRIVE 1, la classification proposée comprenait 4 catégories :

- | | |
|------------|--|
| Groupe 1 - | Approche générale et modélisation |
| Groupe 2 - | Aspects comportementaux et sécurité routière |
| Groupe 3 - | Contrôle du trafic |
| Groupe 4 - | Services, télécommunications et bases de données |

¹¹⁵ J.L. Ygnace et E. de Banville, *Les systèmes de transport intelligent. Un enjeu stratégique mondial*, Paris, La Documentation française, 1999, p.10.

Pour le programme DRIVE 2, le nombre de catégories s'élevait à 7 :

Groupe 1 -	Gestion de la demande
Groupe 2 -	Systèmes d'information trafic et voyage
Groupe 3 -	Gestion intégrée du trafic urbain
Groupe 4 -	Gestion intégrée du trafic interurbain
Groupe 5 -	Aide à la conduite et conduite coopérative
Groupe 6 -	Gestion de fret et de flotte
Groupe 7 -	Gestion des transports publics

Enfin, pour le troisième programme « Applications Télématicques aux Transports », on trouve 9 catégories (mais dont trois ne concernent pas la route) :

Groupe 1 -	Intermodalité des passagers et transports publics
Groupe 2 -	Intermodalité du fret
Groupe 3 -	Transport routier
Groupe 4 -	Transport aérien
Groupe 5 -	Transport ferroviaire
Groupe 6 -	Transport maritime
Groupe 7 -	Questions horizontales (besoins des utilisateurs, évaluation, standardisation, sécurité du trafic)
Groupe 8 -	Infrastructure télématique et services communs (architecture, base de données, satellites, sûreté des systèmes, communications)
Groupe 9 -	Contribution aux politiques communautaires (gestion de la demande, démonstrations, déploiement)

On voit donc apparaître et disparaître certaines catégories, tandis que d'autres restent plus stables (comme « contrôle/gestion du trafic » ou « services »). Celles-ci sont encore différentes de celles proposées par l'AIPCR (Association Internationale Permanente des Congrès de la Route) dans son récent « manuel ITS » : elle y distingue en effet huit catégories générales regroupant au total 32 types de services télématiques¹¹⁶. On pourrait encore ajouter à cette liste la manière dont sont distingués et structurés les thèmes des ateliers organisés lors des congrès mondiaux de télématique routière organisés annuellement. Cela ne ferait qu'agrandir la liste des productions taxinomiques des membres de la « communauté ITS », sans rien nous apprendre de plus sur leur rôle social.

A côté de ces taxinomies « naturelles », produites par les acteurs du champ de la télématique routière, on trouve également une série de typologies à prétention savante, c'est-à-dire qui prennent ces taxinomies comme objets d'étude et tentent soit de les synthétiser, les résumer, les unifier, soit de produire à partir d'elles une « typologie », entendue comme une catégorisation plus objective – ou du moins plus instruite - de la réalité considérée. Illustre le premier type de ces taxinomies savantes l'étude déjà citée de J.-L. Ygnace et E. de Banville, *Les systèmes de transport intelligent : un enjeu stratégique mondial*. Leur but étant de présenter un panorama général de l'évolution du champ de la télématique routière, ils proposent 10 catégories d'acteurs afin de rendre comparables chacune des

¹¹⁶ Ces catégories sont : la gestion du trafic, l'information aux voyageurs, les systèmes de contrôle du véhicule, la gestion de fret, les transports publics, la gestion des secours, le paiement électronique et les systèmes de

« communautés ITS » de la Triade (figure 25). On constate alors qu'au Japon et en Europe, la catégorie « industrie électronique, audio, vidéo... » est la plus importante, tandis qu'aux Etats-Unis ce sont les sociétés de services, de consultance et de marketing qui représentent la catégorie la plus importante. En Europe, l'implication des administrations est très forte, et beaucoup plus marquée que sur les deux autres continents.

L'autre cas de taxinomie savante est celui de la description typologique objectivante. Il peut être illustré par le rapport de recherche de Eric Baye, *Radioscopie de l'ingénierie-conseil de transport et de circulation en Europe*¹¹⁷. Dans ce document, l'auteur propose une typologie des sociétés d'ingénierie-conseil actives dans le domaine du transport. Comme toutes les entités administratives qui, par exemple, installent des feux de signalisation sur leur territoire, c'est-à-dire font de la gestion de trafic, ne possèdent pas toujours les professionnels susceptibles de concevoir leur programmation, d'organiser leur installation et d'assurer leur maintenance, une grande partie d'entre elles font appel à titre principal ou secondaire à des sociétés de conseil et d'expertise. Ces relations de service peuvent se nouer soit entre deux entités publiques, soit entre une autorité publique et une firme d'ingénierie privée. Dans le premier cas, une entité de taille modeste peut faire appel aux services compétents d'une autorité hiérarchiquement supérieure et mieux armée en la matière. Ainsi, des services nationaux ou régionaux peuvent jouer le rôle de consultants et d'experts auprès d'entités administratives plus réduites, comme une petite ville ou une commune. Dans le deuxième cas, il est fait appel à des services privés ou indépendants, spécialisés en matière de gestion du trafic. Concernant le transport en général, on trouve aujourd'hui plusieurs types de sociétés d'ingénierie-conseil qu'a pour but de présenter Eric Baye dans son étude :

- les sociétés polyvalentes : il s'agit de gros conglomerats de l'ingénierie civile actifs dans de nombreux secteurs comme les projets de chemin de fer, la construction des voies navigables, d'équipements hydroélectriques, de réseaux autoroutiers, d'ouvrages d'art, de ports et d'aéroports, de centrales électriques ou thermiques, etc. Ils ont le plus souvent un marché international. Tous ont également développé une expertise dans la maintenance, voire dans l'exploitation, de ces réalisations. En Belgique, on notera l'exemple du groupe Tractebel (qui est d'ailleurs aujourd'hui une filiale de Suez-Lyonnaise des Eaux) ;
- les sociétés d'ingénierie routière et de projets de transport en commun : il s'agit de groupes, avec un statut de sociétés publiques ou mixtes, ayant été fondés à l'occasion d'un projet local de transport en commun ou pour l'exploitation de réseaux routiers ou ferroviaires (c'est par exemple le cas des sociétés autoroutières en France). Il s'agit de sociétés à actions, et certaines sont aujourd'hui complètement privatisées ;
- les organismes publics de recherche : on y inclut les universités et les instituts publics de recherche. Leurs activités touchent plusieurs aspects de l'ingénierie, parmi lesquels la

sécurité (PIARC Committee on Intelligent Transport, *ITS Handbook 2000. Recommendations from the World Road Association (PIARC)*, Boston, Artech House, p.10).

formation des ingénieurs, la recherche fondamentale, les recherches et missions d'expertise, les partenariats de recherche, la sous-traitance, la création par des « chercheurs » de bureaux d'études indépendants ;

- les cabinets conseil de planification/aménagement des transports : il s'agit de structures plus réduites qui se présentent surtout comme des bureaux d'études capables d'offrir une assistance sur tel ou tel problème relatif aux transports et à la circulation. Souvent utilisateurs d'un savoir qu'ils ne produisaient pas eux-mêmes, ces cabinets se tournent également aujourd'hui vers la production de produits commercialisables, principalement des modèles de simulation sous forme de logiciels informatiques. Mais leur gamme de services est large, et peut comprendre l'assistance et la formation, la réalisation d'enquêtes, le développement d'interfaces informatiques, etc. ;
- les sociétés d'ingénierie système et informatique appliquée à la circulation : situées au carrefour des télécommunications, de l'électronique et de l'automatique, ces entreprises considèrent généralement la circulation routière comme un domaine d'application parmi d'autres de leur expertise, et occupent en réalité le créneau de la télématique peu occupé par les groupes classiquement en charge du domaine des transport. La société belge Macq Electronique et la société française GTME, qui ont produit conjointement le système PRODYN, sont deux exemples de ce type de sociétés ;
- l'ingénierie-conseil « en tête de pont » : il s'agit ici de structures n'ayant pas toujours la personnalité juridique mais appartenant à de grands groupes industriels qui, en amont de la commercialisation d'un produit sur le marché des transports ou de l'automobile et en cohérence avec leur activité principale, fournissent des services de conseil ou d'expertise en matière de gestion de la circulation. On retrouve ici les principaux fabricants d'équipements routiers (comme Siemens par exemple, dont l'activité ne se limite pas, bien sûr, à ce domaine), les groupes automobiles, informatiques ou de la construction, ou encore les grands groupes de services aux collectivités locales. Par exemple, la société Decaux, spécialisée dans la fourniture de mobilier urbain, a ajouté depuis 1980 dans sa palette de services l'aménagement des carrefours et la fourniture de mobiliers non publicitaires comme la signalisation ; de son côté, EDF a constitué une filiale dénommée Citelum développant un système de maintenance des feux de signalisation.

L'étude de Eric Baye n'est pas la seule concernant le sujet ; d'autres, plus anciennes, ont déjà été publiées. Ainsi celle de Dominique Drouet et Dominique Lorrain, *L'Ingénierie des Services Urbains*, proposait une typologie en quatre composantes : ingénierie intégrée à un groupe, ingénierie émanant des administrations publiques, ingénierie indépendante, petites

¹¹⁷ Eric Baye, *Radioscopie de l'ingénierie-conseil de transport et de circulation en Europe*, Document 2001 PLUS, n°47, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 1999.

entreprises et sociétés artisanales. Elle avait pour but de rendre comparable le marché des services urbains dans plusieurs pays européens¹¹⁸.

De la présentation de ces diverses taxinomies, on retiendra surtout deux points :

- les « taxinomies savantes » sont, au même titre que les classifications « naturelles », produites par les acteurs mêmes du champ considéré. Ainsi, J.L. Ygnace travaille-t-il pour le compte de l'INRETS, un acteur extrêmement important dans le développement de la télématique routière en Europe et en France, comme nous le verrons ; de même, Eric Baye a réalisé son étude sur commande du Centre de Prospective et de Veille Scientifique du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, tandis que D. Drouet et D. Lorrain exécutaient une convention signée avec la Direction générale des collectivités locales du Ministère de l'Intérieur. Autrement dit, même si cette remarque n'enlève rien à l'objectivité ou à la pertinence de telles typologies, elle n'en souligne pas moins l'étroite relation qui lie la production taxinomique des acteurs à leur appartenance ou leur implication dans un champ social d'activités. De ce point de vue, taxinomies « naturelles » et « savantes » s'inscrivent dans un processus identique de construction des catégories susceptibles de nourrir la maîtrise pratique de l'insertion toujours spécifique de chaque acteur dans le champ considéré.

- La variabilité des catégories instituées par chacune de ces taxinomies signale également leur éphémérité plus ou moins marquée ; or, si elles sont éphémères, c'est-à-dire malléables, modifiables, jetables parfois, leur production, leur maîtrise et leur usage pertinents exigent de la part des acteurs un sens de l'actualité, de l'à-propos, c'est-à-dire une prise pratique sur le déroulement de l'action collective ou de l'évolution du champ. Il n'y a rien de pire pour un acteur qui se veut en prise sur le développement de la télématique routière que d'être intempestif. La maîtrise des enjeux d'un champ ou d'un développement technique est autant question de contenus que de formes, c'est-à-dire autant d'actualité technique que lexicale. Nous aurons largement l'occasion, tout au long de notre travail, de réfléchir sur les causes et les mécanismes de cette contrainte de pertinence.

Mais poursuivons en constatant qu'une telle contrainte ne se limite pas à la catégorisation des différents acteurs du champ, mais également à leurs modes d'action.

2.2. Le paysage institutionnel de la télématique routière

Le développement de la télématique routière n'est pas un processus clos sur lui-même et indépendant du monde social. Au contraire, sa spécificité – comme espace d'action collective caractérisé par un domaine d'objet – va s'affirmer d'une double manière :

¹¹⁸ D. Drouet et D. Lorrain, *L'Ingénierie des Services Urbains. Structures et évolutions dans six pays européens*, Paris, La Documentation française, 1991.

- les institutions existantes, qu'elles soient publiques ou privées, vont thématiser ce plan d'objet et lui donner une consistance propre en le délimitant d'une manière toute particulière ;
- un certain nombre d'organisations nouvelles vont être instituées, lesquelles seront pleinement internes au champ de la télématique routière.

A nouveau, la connaissance – au sens de la maîtrise pratique suffisante pour l'accomplissement d'une tâche donnée – de ce paysage institutionnel est une condition essentielle à l'exercice de la qualité d'acteur du développement de la télématique routière. D'ailleurs, nombre d'entre eux passent une partie non négligeable de leurs activités (voire en font leur activité principale, et souvent bien rémunérée) à explorer pour eux-mêmes mais aussi à présenter à d'autres cette cartographie de leur espace social. Or, en quoi consiste-t-elle ? Quelles sont ses clés de lecture ?

2.2.1. *La structure hiérarchique du monde*

L'organisation administrative du monde revêt cette structure commune et récurrente pour tous les domaines du social qui consiste à distinguer le niveau hiérarchique ou l'étendue géographique des différentes entités sociales, à savoir la dimension locale, régionale, nationale, continentale ou intercontinentale de ces entités. Mais ce critère hiérarchique recoupe un autre critère structurant qu'est la distinction entre acteurs publics et privés¹¹⁹ ; ainsi se trouve-t-il également apte à décrire l'espace du marché, puisque y sont généralement distinguées les petites et moyennes entreprises, les grandes industries (sous-entendu nationales) et les multinationales. Une troisième portion d'espace social semble en outre apparaître avec les organisations à caractère scientifique, lieu hybride où se fréquentent plus ou moins intensément et plus ou moins durablement des représentants du public et du privé. Il y a donc là une grille générale (on pourrait même dire une méta-grille) dont la maîtrise cognitive fait partie des compétences de base de tout acteur organisé¹²⁰. Et les acteurs du développement de la télématique routière n'échappent pas à cette condition.

Cette compétence leur permet alors de donner un statut aux différentes initiatives qui peuvent émaner des institutions qui les entourent et avec lesquelles ils entrent en relation. Selon leur position dans cet espace social, les protagonistes du développement de la télématique routière donneront plus ou moins d'importance et de crédit à tel ou tel partenaire, tandis que d'autres seront moins saillants. On peut décrire de la manière suivante la structure hiérarchique des institutions potentiellement impliquées dans ce développement :

¹¹⁹ Sur « cet indéfectible attachement de la catégorisation à l'opposition Etat-entreprises (ou public-privé, dans un sens strict) », voir Olivier Cayla, « L'inexprimable nature de l'agent public », *Enquête*, 7, 1998, pp.75-96.

¹²⁰ Nous aurons l'occasion de montrer au chapitre 7 que ces « acteurs organisés » et l'espace où ils évoluent s'entredéfinissent, ou, pour le dire autrement, sont indissociables (voir en particulier nos réflexions au sujet des personnes morales).

	Autorité publique	Marché	Champ scientifique
Transcontinental	OCDE	Multinationales (Siemens, Philips, etc.)	Associations mondiales (AIPCR, FISITA)
Continental	CEE ou EUREKA	Multinationales	Instituts Continentaux
National	Ministère (Transport, R&D, etc.)	Grandes entreprises (Bouygues, Tractebel)	Instituts nationaux (INRETS, CNRS, etc.)
Régional	Administration régionale (SIER, MET, etc.)	Moyennes Entreprises	Universités, Grandes Ecoles
Local	Commune, ville, etc.	Petites Entreprises (STRATEC, Macq, etc.)	

Fig. 26 – La structure hiérarchique des mondes sociaux

Les acteurs développent une connaissance plus ou moins fine de chacune de ces catégories et de leurs rapports, c'est-à-dire deviennent progressivement plus ou moins habiles pour lire et positionner les actions de leurs partenaires au moyen de ces catégories basiques. Ainsi, comme on l'a vu, il est de la plus haute importance pour un fonctionnaire ou un parlementaire européen de connaître les différences qui distinguent par exemple les programmes communautaires de R&D, les projets émanant de l'agence EUREKA, ou encore les projets menés dans le cadre de la structure COST. De même est-il vital pour un groupe multinational comme Siemens ou pour une entreprise locale comme ce consultant belge STRATEC de connaître et de situer les protagonistes du développement de la télématique routière évoluant ou intervenant au même niveau qu'eux ; ceci leur permet en effet de saisir des opportunités, de suivre les tendances du marché, de développer des stratégies adaptées à la situation, etc. Une publication comme « The International ITS Index » dont nous avons parlé précédemment n'a pas d'autre fonction. En fait, plus l'implication d'un individu dans le champ de la gestion routière sera intensive et prolongée, plus la connaissance qu'il aura tant des formes que des contenus de ce paysage institutionnel sera approfondie, c'est-à-dire non pas encyclopédique, mais bien opératoire, offrant une maîtrise pratique de l'activité qu'il assume, quelle qu'elle soit.

Il est également à noter que de nombreux échanges d'individus ont lieu entre ces différents organismes et donc entre les différentes catégories dans lesquelles ils peuvent être classés. On connaît bien le phénomène des participations multiples de dirigeants de conseils d'administration des entreprises, qui n'est qu'une facette du phénomène plus large de la multiplicité des positions institutionnelles dont jouissent les élites sociales¹²¹. Ainsi ce phénomène est-il également observable dans le cas des structures publiques. En effet, des responsables des matières de transport se retrouvent généralement à exercer une activité, temporaire ou prolongée, dans d'autres structures que leur institution d'appartenance. Ainsi, par exemple, ce cadre de l'OCDE, Antonis Barbas, participe à différents « groupes d'experts scientifiques » chargés de faire rapport au nom de l'OCDE sur des questions

¹²¹ Luc Boltanski, « L'espace positionnel. Multiplicité des positions institutionnelles et habitus de classe », *Revue française de sociologie*, XIV, 1, 1973, pp.3-26.

relatives à la gestion et à la télématique routières¹²², avant d'être intégré à la Direction générale XIII de la Commission européenne, en charge des programmes de R&D en matière télématique. A participé également à certains de ces groupes, cette fois-ci au nom de la Commission européenne, un certain Fotis Karamitsos, qui sera un des principaux promoteurs du programme DRIVE¹²³. Ces deux exemples ne font que signaler un trait caractéristique du champ de la gestion routière, à savoir le fait que les experts de cette discipline constituent entre eux, et cela depuis le début du XXe siècle, une « communauté épistémique » mondiale¹²⁴, c'est-à-dire une « communauté professionnelle étendue, auto-renforçante et internationale »¹²⁵. Les nombreux séminaires, congrès et rapports tenus à l'initiative de l'OCDE constituent sans doute la meilleure illustration – parce que la plus visible – de ce phénomène. Toutes ces pratiques, ainsi que d'autres que nous aurons bientôt l'occasion de découvrir, font du monde des gestionnaires du trafic routier un espace social relativement restreint, un « village global » pourrait-on dire, où se développe une forte connexité entre les acteurs¹²⁶.

2.2.2. Coopérations et agences promotionnelles

Ce « village », cette « communauté », va rapidement se structurer et générer des cadres institutionnels et organisationnels inédits et directement dédiés à son propre développement. Ainsi vont se créer une série d'agences spécifiques dont le seul objet est la promotion et le développement des systèmes intelligents de transport. Il existe des agences nationales et des agences continentales. Les plus connues sont en l'occurrence celles qui couvrent respectivement chacun des pôles de la Triade, à savoir « ITS America » pour les Etats-Unis, « ERTICO » pour l'Europe et « VERTIS » pour le Japon. L'agence américaine est la plus ancienne, puisqu'elle fut créée en 1990 sous le nom de « IVHS America » (*Intelligent Vehicle Highway Society*), puis rebaptisée ITS America (*Intelligent Transportation Society for America*) en 1994. En Europe, l'agence ERTICO (*European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organization*) fut créée en 1991 ; et VERTIS (*Vehicle, Road and Traffic Intelligence Society*), au Japon, en 1994.

Ces trois agences, auxquelles s'ajoutent chaque jour des sociétés ITS nationales, au statut plus ou moins consistant, regroupent des représentants de l'industrie, du secteur

¹²² Notamment *Véhicules et réseaux routiers intelligents. Un bilan des expériences pilotes*, Paris, OCDE, 1992, ou encore *Gérer la congestion et la demande de trafic routier*, Paris, OCDE, 1994.

¹²³ C'est au nom de la D.G. VII (Transports) de la Commission européenne qu'il participe au groupe qui publiera le rapport *Systèmes embarqués de guidage et de communication avec les conducteurs*, Paris, OCDE, 1988.

¹²⁴ Sur cette notion, voir par exemple Jeremy Richardson, « Approches de la décision politique nationale et européennes fondées sur l'acteur : communautés de politique publique, réseaux par questions et communautés épistémiques », dans P. Le Galès & M. Tatcher (dir.), *Les réseaux de politique publique. Débat autour des policy networks*, Paris, L'Harmattan, 1995, pp.167-191.

¹²⁵ « Traffic engineers had linked themselves together into a large, self-reinforcing, international, professional community by the early 1930s » écrit Clay McShane, avant d'en conclure : « A network of professionals controlled the network of traffic control » (« The Origins and Globalization of Traffic Control Signals », op. cit., p.389 et p.393).

académique et des pouvoirs publics. Travaillant par comités techniques spécialisés, elles mènent principalement des activités prospectives (missions d'études, études de marché, scénarios statistiques), normalisatrices et promotionnelles (« consensus building », organisations d'événements, lobbying, marketing). Voici comment sont présentées chacune de ces agences sur le site électronique de ERTICO :

 The Intelligent Transportation Society of America - **ITS AMERICA** - is a nonprofit educational and scientific society. It began operations in 1991 to coordinate and accelerate the development, deployment, and acceptance of advanced transportation technologies in the United States. It is a public/private partnership with more than 750 members from federal, state, and local government, private industry, major universities and research institutions, and related transportation associations. **ITS AMERICA** has become recognized around the world as the institutional embodiment of the **ITS** public/private partnership in the United States.

ERTICO is a unique international public/private partnership for Intelligent Transport Systems (ITS) in Europe. As a not-for-profit company, we bring all key ITS players around the table with one clear goal: making ITS part of everyone's daily life. **ERTICO** was set up in 1991 at the initiative of leading European industry, Ministries of Transport and the European Commission. The number of **ERTICO** Partners continues to grow as companies and organisations increasingly recognise that co-operation is the only way forward. Today **ERTICO** is very much the gateway to European ITS. **ERTICO** Partners are classed into 5 key sectors: **public authorities** (at local, regional and national levels), **industry** (vehicle, electronics, IT, communications), **infrastructure operators and service providers** (transport and telecommunication), **users** (e.g. automobile associations, freight companies), **others** (insurance, banks). With a sharp focus on ITS deployment and ITS development, **ERTICO** combines the strength of public and private partners from different sectors and different countries. This way, **ERTICO** partners achieve vital synergies and build the strategic strength required to create a successful ITS market across Europe.

VERTIS, the Vehicle, Road and Traffic Intelligence Society, was launched in January 1994 as Japan's response to **ITS** developments in Europe and America. It has the backing of the National Police Agency, the Ministry of International Trade and Industry, the Ministry of Transport, The Ministry of Post and Telecommunications, the Ministry of Construction and representatives from various organizations, corporations, technical fields, and academia related to intelligent roads, transportation and vehicles. The main objectives of **VERTIS** are to further research and development in the broad range of **ITS** related fields and the deployment of **ITS**, to exchange information with Europe and North America, to promote debate on **ITS**'s potential users, and to organize the **ITS** World Congress.¹²⁷

Ces agences sont les principaux vecteurs de la mondialisation de la télématique routière, à la fois par leur composition interne (qui comprend toujours la présence de représentants étrangers) et par la consistance de leurs actions externes, notamment l'organisation des congrès mondiaux de télématique routière, dont nous aurons l'occasion de reparler.

L'existence de ces agences (qui, d'ailleurs, à notre connaissance, ne possèdent pas d'équivalents dans d'autres domaines sociaux) met en évidence un trait tout à fait particulier du processus de développement de la télématique routière, à savoir l'affirmation unanime d'une nécessité de la coopération entre acteurs. Concrètement, cette nécessité revêt un double visage : celui des coopérations internationales (particulièrement en Europe) et celui des partenariats public/privé¹²⁶. Cette nécessité se justifie d'abord par l'importance d'assurer pour l'automobiliste une continuité et une compatibilité des équipements routiers

¹²⁶ Des recherches non publiées de J.L. Ygnace mettent ce point en évidence.

¹²⁷ <http://www.ertico.com>

intelligents, embarqués ou non, au travers d'un espace souvent international, comme l'est notamment le continent européen ; ensuite par la spécificité de ce que nous avons appelé l'ordre routier, et qui voit la place des autorités publiques radicalement incontournable en matière de gestion routière.

Cependant, cette double nécessité peut donner lieu à divers types d'entreprises. Comme dans tous les domaines où sont impliqués des acteurs organisés, on peut distinguer deux grandes formes d'actions. D'une part, on recense en matière de systèmes intelligents de transport un certain nombre d'activités de développement menées par ces acteurs au sein de leur structure interne et en fonction de leurs objectifs et compétences propres. Généralement, ces projets n'ont pas recours au label de « télématique routière » pour qualifier leur contenu et certains d'entre eux ont été initiés bien avant que cette expression n'ait baptisé un domaine d'objet circonscrit. On peut citer ici les exemples des projets : SCATS (*Sydney Coordinated Adaptive Traffic System*) développé au cours des années 60 par les chercheurs du département transport de l'État australien de Nouvelles Galles du Sud, dont la commercialisation est aujourd'hui confiée aux sociétés Philips et AWA ; GERTRUDE, système électronique de gestion des feux, lancé en 1973 à Bordeaux sous la forme d'une société d'économie mixte ; CARIN (*Car information and navigation*), copilote électronique embarqué, développé par les laboratoires Philips depuis 1985 et aujourd'hui commercialisé.

D'autre part, on observe une majorité de collaborations, souvent d'ampleur internationales, entre des acteurs aux statuts divers, dont nous avons succinctement présenté la justification. La plupart de ces projets coopératifs, qu'ils soient ou non limités au cadre national, sont nés dans la seconde moitié des années 80, voire au début des années 90. Ils se sont presque tous inscrits dans le cadre de programmes de R&D financés publiquement. Et ceux qui ne l'avaient pas fait initialement se sont vus confrontés à l'obligation de solliciter les fonds et/ou l'aval des pouvoirs publics, comme ce fut le cas pour le célèbre projet allemand COPILOT, avec les partenaires Siemens, Bosch, Daimler-Benz, Volkswagen, Mercedes-Benz notamment, qui a bénéficié du soutien de la ville de Berlin¹²⁹.

Parmi ces actions « coopératives », on trouve des projets réunissant exclusivement des acteurs industriels ; ou uniquement des acteurs publics, ou encore des acteurs scientifiques ; et surtout, des coopérations mixtes, regroupant selon des proportions diverses ces différentes catégories d'acteurs. Citons pour exemples de coopérations industrielles la collaboration entre les opérateurs allemands Mannesman et DeTe Mobil pour le développement de services d'information routière embarquée sur GSM, ou encore le projet COPILOT qu'on vient de citer. L'action COST 30 constitue un exemple précoce de coopération entre autorités publiques : il s'agit d'un projet de R&D dans le domaine des aides électroniques à la circulation sur les grands axes routiers, lancé en 1977 par douze pays européens. Diverses sociétés scientifiques ont également organisé en leur sein des

¹²⁸ J.L. Ygnace & E. de Banville, *Les systèmes de transport intelligent*, op. cit., p.11.

missions ou des comités relatifs à la télématique routière ; ainsi en est-il par exemple du comité C16 de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, ou des missions d'information de l'*Institute of Transportation Engineers* aux Etats-Unis. On citera également le groupe dénommé « Mobility 2000 » ; formé en 1988 par des chercheurs des universités de Californie et du Michigan, il est l'ancêtre de l'agence IVHS America. Mais la plupart des récents projets de recherche en télématique routière regroupent des acteurs aux statuts différents, dont la coopération instituée constitue une nouveauté dans le domaine routier. Les actions les plus connues sont celles menées dans le cadre des programmes DRIVE, DRIVE II et ATT organisés par les Communautés européennes depuis 1988. Plus de 150 projets de recherche ont ainsi été menés en dix ans en Europe en matière de télématique routière. Tous avaient une ampleur internationale et une composition sociale mixte¹³⁰ ; telles sont en effet les conditions de financement des projets instituées par la Commission européenne en matière de R&D. Mais la mixité sociale est aussi la règle dans ces organisations d'un nouveau type que sont les « agences ITS » et qui jouent un rôle structurant dans le champ de la télématique routière mondialisée.

Mais le statut ou la spécialité des acteurs impliqués dans ces divers types de coopérations n'est pas le seul critère intéressant pour caractériser la forme des relations qui se nouent dans le champ de la télématique routière. En effet, les finalités de ces diverses entités peuvent varier entre deux pôles distincts. D'une part, on trouve des coopérations qui ont un but avant tout opérationnel, c'est-à-dire qui visent à développer un produit, à tester un mode d'organisation inédit, à équiper un site ou des véhicules, à produire des résultats scientifiques ou techniques. Il s'agit là de la finalité de la plupart des « projets » de télématique routière tels qu'on les entend généralement. D'autre part, il existe une série d'organisations plus ou moins formalisées qui ont pour but explicite non pas de mener elles-mêmes des recherches et des projets concrets mais bien de promouvoir la télématique routière, en vue de favoriser son développement. Celles-ci ne sont pas exclusivement composées d'acteurs privés, comme pourrait le laisser supposer un rapprochement trop rapide avec la démarche bien connue du *lobbying*. Certes, de telles « formations » existent ; l'exemple de EUCAR est là pour le prouver. *The European Council for Automotive R&D*, créé en 1994, regroupe en effet les principaux constructeurs automobiles européens (dix au total) en vue d'identifier les axes stratégiques de la recherche technologique automobile future et d'en défendre la légitimité auprès des autorités publiques européennes¹³¹. Mais le phénomène le plus inédit concerne l'existence d'agences et de réseaux promotionnels incluant à la fois acteurs privés et acteurs publics, voire exclusivement des acteurs publics. Les agences ITS America, ERTICO et VERTIS font partie, nous l'avons vu, de cette catégorie nouvelle. Le réseau de villes européennes POLIS constitue quant à lui l'exemple

¹²⁹ H.K. Klein & J.M. Sussman, « Market Deployment of Transportation Information Infrastructure : Siemen's European Strategy », dans L.M. Branscomb & J.H. Keller (eds), *Converging Infrastructures. Intelligent Transportation and the National Information Infrastructure*, Cambridge, MIT Press, 1996, pp.279-289.

¹³⁰ Pierre Lannoy, « La 'communauté ITS' européenne. Une petite photo de famille après une décennie de recherche communautaire », *Transport Environnement Circulation*, 147, 1998, pp.18-22.

¹³¹ EUCAR, *Master Plan*, Brussels, October 1996, 27 p.

parfait d'un groupement d'acteurs exclusivement publics agissant dans un but purement promotionnel. Créé en 1989 sur l'initiative d'un consultant espagnol, POLIS (*Promoting Operational Links with Integrated Services*) se donne pour objectif de « promouvoir l'application des technologies télématiques dans les villes et les régions en vue d'améliorer l'accès des citoyens aux systèmes de communication et à l'information, et de contribuer à l'avènement d'une mobilité durable, à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction des impacts environnementaux du trafic »¹³². Des conférences annuelles sont organisées, regroupant des représentants (le plus souvent des responsables des services techniques) des villes membres, ainsi que des représentants de la Commission européenne. Ces rencontres fonctionnent à la fois comme lieux d'échange d'informations, comme vitrines promotionnelles pour les villes et comme lieu d'apprentissage organisationnel, par la formule des « best practices » consistant à présenter et à valoriser les expériences locales et leur évaluation. Structure d'échanges, d'apprentissages, de promotion et donc aussi de lobbying, destiné à défendre la dimension urbaine des programmes communautaires de télématique routière, le réseau POLIS va en même temps fonctionner comme lieu de préparation des projets de recherche destinés à être déposés à la Commission européenne pour sélection :

📖 D'autres organisations travaillent en adoptant le point de vue de ceux qui mettront en œuvre les systèmes. A côté des associations et consortia déjà existants, mentionnons la création de POLIS. C'est maintenant un réseau permanent de villes européennes, qui s'intéresse spécifiquement à la mise en place de la télématique. Il a fortement aidé à la création de consortia de villes pour DRIVE II et travaille activement comme forum d'échange d'expérience.¹³³

Un des responsables du projet CITIES que nous avons rencontré soulignait également l'importance de POLIS dans la mise en forme de ce projet :

📖 C'est le troisième programme-cadre des Communautés européennes qui a fourni l'opportunité de l'initiative dont CITIES est le résultat. [...] Le programme-cadre étant une source d'où coulent des milliards d'euros, on s'organise à tous niveaux pour présenter un projet. Dans notre cas, l'origine se trouve dans un club de villes européennes, POLIS, qui est un réseau de villes opérant du lobbying, qui a fait travailler un consultant espagnol. [...] Le projet est entré dans une phase pilote dans laquelle ont été recherchés les partenaires potentiels. Lors d'une rencontre du groupe POLIS, on a tenté un regroupement des intéressés sur la base de critères objectifs, telle la nature des problèmes rencontrés. En fait, on s'est rendu compte que tout le monde avait les mêmes problèmes, certains plus que d'autres, certains avec des solutions plus avancées que d'autres. Bref, les regroupements se sont faits par affinité de langue et par le hasard des rencontres.¹³⁴

¹³² Document promotionnel POLIS.

¹³³ Vito Mauro, « Programmes de recherche en télématique avancées pour les transports », *Recherche Transports Sécurité*, 38/39, 1993, p.153.

¹³⁴ Entretien personnel avec le « Project Manager » de CITIES, Bruxelles, 24/04/96.

Comme on peut le constater, la coopération est une forme à la fois valorisée et obligée de l'action en matière de développement de la télématique routière ; celle-ci se concrétise bien sûr dans des initiatives ou des projets aux contenus fort variés (en termes de types d'acteurs, de modalités de fonctionnement, de finalités de l'entreprise, etc.), mais elle apparaît bien comme une institution propre au champ de la gestion routière contemporaine. Ce trait se marque également au niveau des supports médiologiques de la « communauté ITS ».

2.2.3. Messes et médias

Enfin, on ne pourrait clore cette présentation des modalités d'action au sein de la « communauté ITS » sans évoquer les supports par lesquels cette dernière se donne à voir précisément comme un grand réseau d'échanges et de coopérations. Citons d'abord ces nombreuses revues à caractère scientifique, technologique et économique consacrées à la télématique routière, et plus largement aux systèmes intelligents de transport, qui sont apparues pour la plupart au cours des années 1990. Certaines ont une couverture mondiale (*Traffic Technology International*¹³⁵), d'autres sont limitées à certains espaces géographiques (*Inside ITS*, *The Intelligent Highway*, etc.) ; les unes sont gratuites (*Traffic Technology International*, *ITS World*), les autres sont payantes (et souvent fort chères !). Les revues spécialisées plus anciennes (*Transportation Research*, *Transportation Quarterly*, *IEEE Transactions on Vehicular Technology*, *Revue générale des routes et aéroports*, *Transport Environnement Circulation*, *Recherche Transports Sécurité*, etc.) ont quant à elles ouvert largement leurs colonnes aux questions de télématique routière, soit par le biais d'articles ponctuels, soit en publiant des numéros spéciaux sur ce thème. En outre, chacune des agences ITS dont on a parlé plus haut publient leur propre lettre d'information : *ERTICO Newsletter* pour ERTICO et *ITS News* pour ITS America. On a évoqué également la publication d'un annuaire technique, *The international ITS Index*, commercialisé par une maison d'édition spécialisée en matière de télématique routière, Transport Technology Publishing. Cette dernière, outre la diffusion de plusieurs revues spécialisées du champ¹³⁶, publie régulièrement les résultats de recherches techniques et économiques (*Advanced Traffic Detection: Emerging Technologies and Market Forecast* ; *Electronic Toll Collection: Technology Update and Market Analysis*, etc.).

On notera également l'importance et le nombre croissant de sites électroniques consacrés au thème de la télématique routière. Outre le fait que les différents acteurs du

¹³⁵ Cette revue est sans doute la plus répandue dans la « communauté ITS ». En tous cas, nous avons pu observer que plusieurs personnes que nous avons interrogées dans le cadre de notre recherche l'avaient à leur disposition ; certaines nous en ont explicitement recommandé la lecture, d'autres, lors de l'entretien, en avaient disposé de manière volontairement ostensible un exemplaire sur leur bureau. D'autres, enfin, y ont même publié des articles.

¹³⁶ A savoir : *Inside ITS*, *The Intelligent Highway*, auxquelles on peut ajouter des revues aux thèmes connexes comme *Logistics Technology News* et *Logistics Technology Europe* (toutes deux consacrées à la télématique dans le transport de marchandises), ou encore *Rail Systems Technology*, toutes également publiées par Transport Technology Publishing.

champ possèdent généralement un site électronique faisant état de leurs activités respectives (y compris de nombreuses revues), on trouve également sur internet des sites où l'on peut obtenir des informations sur l'état du trafic routier en tel ou tel lieu¹³⁷.

Enfin, on ne saurait être complet sans signaler la tenue annuelle, depuis 1994, d'un congrès mondial consacré aux applications de la télématique dans les transports. Ces congrès mondiaux sont organisés à tour de rôle par chacune des trois agences ITS continentales et se déroulent donc respectivement dans chacune de ces trois aires géographiques. Ils regroupent un très grand nombre de participants et s'organisent de manière classique par la tenue de séances plénières et d'ateliers spécialisés. Pendant la durée du congrès sont également organisées une exposition technique et commerciale ainsi que des visites et des démonstrations techniques *in situ*.

Date	Lieu	Organisateur	Slogan
Novembre 1994	Paris	ERTICO	Towards an Intelligent Transport System
Novembre 1995	Yokohama	VERTIS	Steps Forward
Octobre 1996	Orlando	ITS America	Intelligent Transportation : Realizing the Future
Octobre 1997	Berlin	ERTICO	Mobility for Everybody
Octobre 1998	Séoul	VERTIS	Toward the New Horizon Together for Better Living with ITS
Novembre 1999	Toronto	ITS America + ITS Canada	ITS: Smarter, Smoother, Safer, Sooner
Novembre 2000	Turin	ERTICO	From Vision to Reality
Octobre 2001	Sydney	ITS Australia	Transforming The Future

Fig. 27 – Les congrès mondiaux de télématique routière

Chacune des agences ITS continentales organisent également des congrès limités à leur aire géographique. Ainsi ERTICO en est-elle à l'organisation de son deuxième congrès :

Date	Lieu	Titre
Juin 1999	Amsterdam	ITS in Europe '99
Juin 2001	Bilbao	The City at Your Fingertips

Fig. 28 – Les congrès européens de télématique routière organisés par ERTICO

Enfin, on signalera que sont régulièrement organisés des colloques scientifiques sur le thème de la télématique routière ou sur certains de ses aspects. On songe notamment aux congrès initiés par des sociétés d'ingénieurs, qu'ils soient spécialisés en électronique, en télécommunication ou en technique automobile (lesquelles possèdent d'ailleurs généralement leur propre magazine d'information, où sont donc également évoquées les questions relatives aux systèmes de transport intelligent). On peut citer par exemple les colloques de la FISITA¹³⁸ ou de la AIPCR¹³⁹, organisations qui possèdent également chacune leur revue, respectivement *Global Automotive* et *Routes/Roads*.

¹³⁷ Ces informations sont généralement fournies sous forme cartographique, mais parfois même sont disponibles des images produites par des caméras placées le long des axes routiers.

¹³⁸ Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs et des Techniciens de l'Automobile.

2.3. Situer l'action

De tout ce que nous venons d'évoquer, les acteurs ont une connaissance située (ce qui ne veut pas dire partielle ou partielle) : en fonction de la situation socio-institutionnelle dans laquelle ils se trouvent, des éléments du paysage organisationnel de la télématique routière leur apparaissent plus saillants, c'est-à-dire plus pertinents pour l'action. Or, le sociologue ne saurait décrire les techniques gestionnaires en matière routière sans prendre en considération ces cadres morphologiques. En effet, il est radicalement impossible (et aussi impensable) pour un acteur de produire un outil ou un procédé de gestion en dehors de ces cadres, indépendamment d'eux. Nous ne sommes plus aux premiers temps de l'automobile, lorsque des individus pouvaient présenter des modèles de feux très ingénieux (ou très farfelus diraient certains, informés qu'ils sont de l'évolution qu'a connue la signalisation lumineuse) avec une liberté presque complète. Aujourd'hui, la pertinence d'une proposition technique est conditionnée par la mise en pratique de formes d'actions instituées. Ceci ne signifie pas néanmoins que les acteurs agissent comme des automates ; ils exhibent au contraire dans les situations concrètes auxquelles ils sont confrontés une capacité de « bricolage » qui, loin d'avoir pour but de les libérer de ces cadres institués de l'action, permet de s'en accommoder. C'est ce qu'a montré en entrée de chapitre notre analyse de la genèse du programme DRIVE. C'est également ce qu'illustre la description des taxinomies et des supports pertinents de l'action de la « communauté ITS » présentée ensuite : ceux-ci se présentent comme la face visible d'activités reliées entre elles dans un espace social dont les conformités ne sont pas que de façade. La diversité des cadres partagés de l'action, telle que nous venons de l'évoquer au cours de chapitre, est en effet synonyme de la disponibilité d'une multitude d'occasions d'activation de la qualité de membre de la « communauté ITS » ou, ce qui revient au même, d'acteur du développement de la télématique routière. L'usage, toujours situé, de ces cadres reflète alors autant le caractère socialisé, c'est-à-dire partagé, des cognitions qu'ils structurent que la capacité des acteurs à user de ces catégories de manière pertinente, c'est-à-dire au-delà, quand cela s'avère nécessaire, de la logique principielle qu'ils énoncent eux-mêmes par ailleurs. En effet, cet usage témoigne d'une largesse, voire d'un éclatement, des catégories taxinomiques ; de nombreux critères, comme on l'a vu, sont employés tout à tour pour décrire le champ considéré. Les taxinomies ne sont donc pas verrouillées, cadenassées dans une définition et un usage canoniques. C'est précisément leur malléabilité qui fait leur efficacité pratique. Ainsi, elle assurent moins la fonction d'un référent stable que d'un code d'accès à des registres de pertinence déclinables sous de multiples rapports. En ce sens, les taxinomies se définissent moins par leur opposition respective que par leur capacité à fédérer, à agencer, à renchérir, à moduler les usages des unes et des autres.

Ainsi, ces grilles apparaissent-elles bien comme opérationnelles pour les acteurs, mais elles ne peuvent être réduites à ce seul statut. Ceci supposerait en effet que les agents

¹³⁹ Association Internationale Permanente des Congrès de la Route.

suivent une logique purement instrumentale dans leur usage. Or, le recours au langage, au sens, au vocabulaire, n'est jamais purement utilitaire ; son acquisition est nécessairement antérieure à la formulation même du jugement d'optimisation que suppose la logique instrumentale. Par contre, l'usage des catégories que nous avons décrites connaît bien ses propres règles de pertinence qui expliquent la régularité des agencements sémantiques repérables dans les productions du collectif d'énonciation routier ; non pas tant parce qu'ils seraient conformes à l'énoncé des objectifs à la réalisation desquels ils prétendent contribuer, mais bien parce que, au contraire, ils semblent tant dans leur contenu que dans leur forme se retrouver de manière récurrente dans tous les projets et entreprises de développement de la télématique routière. En fait, la diffusion et la prégnance des taxinomies témoignent de l'identité forte des désignations du réel et des préoccupations qu'elles engendrent dans les discours et les pratiques les plus distincts. Ce sont des cadres « institués » de l'action précisément parce qu'ils désignent - et constituent de fait, c'est là leur caractère performatif - un monde commun, un objet de « communication », un domaine d'objet partagé. L'enjeu pour les acteurs est alors, sur le mode qui est le leur, à savoir celui de l'exercice de la « responsabilité » propre à la leur rôle de « professionnels » de la gestion du trafic, de participer à cette communication, de partager ce monde commun, *d'en être*.

L'usage socialement valorisé de catégories partagées apparaît alors avant tout comme l'expression de la qualité de membre de la « communauté ITS », c'est-à-dire, en des termes plus généraux, comme gage de la professionnalité des acteurs, elle-même entendue comme la conjugaison d'une capacité d'expertise, d'un système de valeurs et d'une capacité de légitimation¹⁴⁰. Bien plus qu'un simple outil à la disposition des acteurs, cet usage fait partie intégrante de l'exercice même d'un rôle social particulier (celui d'expert gestionnaire) et conditionne l'inclusion dans un monde commun et dans un registre de pertinence. Bien sûr, ce rôle peut revêtir des formes très différentes selon les domaines ou les niveaux d'activités envisagés. Mais à chaque fois, c'est avant tout dans les « encrages » de ces taxinomies récurrentes, c'est-à-dire dans leur invocation réglée et assignable, que ceux qui les commettent trouvent le pouvoir de se produire et de se reproduire comme acteurs pertinents au sein du champ dans lequel ils évoluent. Certes, ce n'est pas là la seule condition de ce processus. Il reste encore à examiner comment s'accomplissent et la reconnaissance du problème de la circulation et l'activation de la qualité d'acteur de sa gestion.



¹⁴⁰ Jean-Marc Offner, *Configurations du pouvoir technico-politique local et diversification des compétences dans le secteur des transports collectifs urbains*, INRETS, Rapport n°98, 1989, p.1.