

CHAPITRE 6

DES INTENTIONS TECHNIQUES

Il faut bien retrouver l'idée que l'intelligence est chose sociale plus qu'individuelle,
et qu'elle trouve dans le social le milieu intermédiaire,
le tiers milieu qui la rend possible.

Gilles Deleuze *

Quelle que soit la teneur des projets qui peuvent animer les protagonistes du développement de la télématique routière en Europe et dans le monde, nous ne saurions, si nous voulons être fidèle à la méthodologie simmelienne que nous avons suivie jusqu'ici, nous contenter de leur description, même la plus fine. En effet, aujourd'hui, dans un espace social tel que celui du champ de la gestion routière, la formulation de telles intentions techniques revêt de manière récurrente une forme caractéristique qui est, précisément, celle du *projet*. La technique, envisagée dans son acception instrumentale, répond toujours à la poursuite d'un but visé par celui qui la développe ; mais la formulation même de ce but, dans le domaine qui nous occupe, s'inscrit dans des cadres qui ont leur spécificité. C'est à la découverte de cette dernière que sera donc consacré le présent chapitre.

Ayant toujours pour objectif de décrire la forme de ce que, intuitivement, nous avons appelé un problème public, il est en effet d'une importance radicale de connaître les modalités au moyen desquelles se déploie la qualité d'acteur de la gestion routière ou de membre de la « communauté ITS ». Or, dans le cas du développement de la télématique routière, cette qualité se présente sous les traits de l'autorité, c'est-à-dire du statut d'auteur de projet. Mais comment cette qualité se donne-t-elle à voir et à se partager ? Nous analyserons ici l'institution du projet en abordant respectivement les deux dimensions qui nous en semblent constitutives : à savoir l'assignation temporelle et l'assignation motivationnelle. En tant que visée sur le temps, le projet apparaît en effet comme une mise en forme, assurée collectivement, et des intentions techniques et des extensions temporelles de l'action dans laquelle elles s'incarnent.

* « Instincts et institutions », op. cit., p.25.

1 | LES ENONCES COLLECTIFS ET L'INTELLIGENCE DU PARTAGE TEMPOREL

S'il peut y avoir une raison métaphysique à poser la question de la temporalité humaine, cette question n'est pas non plus dénuée de sens dans une démarche d'analyse sociologique. En effet, même si du point de vue de la discipline philosophique la temporalité de l'action sociale peut paraître réductrice, vulgaire, inauthentique, précisément, si l'on reprend les mots de Heidegger, parce qu'elle s'attache aux choses données et maniables, elle est au contraire ce qui nous intéressera ici tout particulièrement, puisque « ce temps [vulgaire], c'est celui de la préoccupation, interprété en fonction des *choses* auprès desquelles notre Souci nous fait demeurer »¹. Si l'intra-temporalité, comme l'appelle encore Heidegger, est le temps de la préoccupation (donc, dans notre vocabulaire, de la gérance), alors ce qui pose problème au sociologue n'est pas le rapport que ce niveau temporel entretient avec d'autres niveaux temporels jugés plus fondamentaux ou originaires, mais bien la compréhension des modalités par lesquelles se constitue une temporalité commune de l'action. En effet, dès que se pose la question de la constitution de l'action collective, ce sont les modalités de composition et de détermination de la dimension temporelle de l'action qui demandent à être décrites. Car si celle-ci a une unité, c'est-à-dire un caractère partagé, elle ne peut être que le résultat de pratiques convergentes, et non leur cause.

Le meilleur moyen de soutenir cette thèse est sans doute de montrer, d'abord, en quoi son antithèse mène à une impasse quant à la constitution sociale de la temporalité de l'action gestionnaire (§1). La recherche, par voie épistémologiquement contrôlée, d'une origine de l'action technique (donc, dans notre cas, de la naissance de la télématique routière), n'aborde en effet en rien la question de la co-définition de l'action et de sa temporalité. En fait, la démarche historienne ou historisante (qu'elle soit le fait d'historiens professionnels ou amateurs², tel cet ingénieur qui y consacre « les interludes de son travail journalier comme bureaucrate de la Victorian Roads Corporation »³) expulse le temps de son champ d'investigation pour en faire le simple support. Elle s'attache à écrire l'histoire des objets (telle que nous avons pu la décrire notamment dans le premier chapitre) en oubliant de décrire comment l'action technique se temporalise⁴. C'est pourquoi il est nécessaire de décrire les voies suivies par les acteurs du développement de la télématique routière pour assigner temporellement leurs actions – et ainsi les faire reconnaître

¹ Paul Ricoeur, *Temps et récit*, tome 3, op. cit., p.154.

² Jean-Marcel Goger note à ce propos que « l'histoire des transports » a été « très tôt appréciée par les historiens amateurs – le plus souvent comme passe-temps chez des professionnels impliqués dans la gestion des communications actuelles » (« L'historien et les politiques actuelles d'aménagement de l'espace », op. cit., p.24).

³ M.G. Lay, *Ways of the World*, op. cit., p. xix.

⁴ Pour Heidegger, cet oubli est caractéristique de la préoccupation, c'est-à-dire d'une conception vulgaire du temps qui le considère comme donné, comme ce dans quoi les événements se produisent. Il propose de réparer cet oubli en dégagant analytiquement les autres structures constitutives de la temporalité. Pour notre part, nous chercherons à montrer que le temps de la gérance est socialement construit, pratiquement discontinu mais cependant collectivement capacitant.

publiquement comme relevant, précisément, de ce «développement» (§2). Nous serons alors en mesure de donner un statut théorique plus étayé à ce que nous appellerons des énoncés collectifs : en décrivant leurs caractères, nous comprendrons comment est traitée pratiquement la question du temps de l'action technique (§3).

1.1. La recherche de l'origine

Si l'on utilise la sémantique naturelle de l'instrumentalité, l'action technique est motivée par la recherche de l'effet, de l'efficacité, et le procédé qu'elle suit trouve son origine dans un acte d'invention par lequel il fut mis au point. Si cette recherche de l'origine peut s'avérer extrêmement difficile, voire impossible, dans le cas des techniques anciennes⁵, elle devient par contre un passionnant objet de science pour les historiens qui s'intéressent aux technologies modernes ou contemporaines, quand elle n'est déjà pas complétée par les acteurs eux-mêmes. En effet, nombreux sont les innovateurs qui, aujourd'hui, proposent des comptes-rendus de leur action et y précisent les motivations, les circonstances et les termes de celle-ci. Souvent même, l'explicitation des motivations de l'action technique est une condition nécessaire à sa mise en œuvre, comme on a pu le voir par exemple au sujet du projet CITIES. Il suffit de songer à tous les projets qui, pour une raison ou une autre, doivent être justifiés par leurs promoteurs pour être acceptés dans le cadre de l'organisation où ils seront exécutés.

Ainsi, en ce qui concerne la télématique routière, la décision d'entreprendre des projets de recherche fut subordonnée, dans le cadre des institutions de la Communauté européenne, à l'exposé des motifs justifiant cette décision. Trois pages du Journal officiel des Communautés européennes seront nécessaires pour consigner cette justification⁶. On y retrouve les motivations, générales et particulières, anciennes et récentes, qui ont amené à la définition d'un programme d'action. Il serait bien sûr possible de décrire, au-delà du texte, les étapes qui ont mené à sa formalisation ; nous nous y sommes essayé dans le chapitre 2. En outre, il apparaîtrait rapidement que l'impulsion d'un développement de la télématique routière ne provient pas uniquement des institutions européennes, mais peut être repérée en d'autres lieux et temps. Ainsi, Ian Catling, consultant privé en matière de télématique routière, consacre les premiers paragraphes de son ouvrage *Advanced Technology for Road*

⁵ C'est sur l'affirmation de cette impossibilité que Alain Gras fonde sa critique de la notion de tendance technique proposée par André Leroi-Gourhan (Alain Gras, «La technique, le milieu et la question du progrès : hypothèses sur un non-sens», *Revue européenne des sciences sociales*, XXXV, 108, 1997, pp.61-76). Selon Gras, à partir du moment où l'intention qui commande la fabrication d'un outil nous est inconnue, la comparaison diachronique de différents objets – qui est censée témoigner de l'effet de la tendance – perd sa validité, puisqu'elle postule que ces derniers revêtent une fonction technique commune – ce dont, jusqu'à preuve du contraire, nous ne pouvons être sûrs. La généalogie technique exige la certitude quant à l'intentionnalité fonctionnelle des producteurs d'outils.

⁶ J.O.C., L 206, 30.7.88, pp.1-5.

Transport à une histoire des initiatives en matière de route intelligente⁷. Il y fait état de divers projets techniques, dont le plus ancien, la « Jones Live Map », remonte à 1910, et les rattache tous à ce besoin d'efficacité qui anime automobilistes et gestionnaires des routes. D'autres acteurs du développement de la télématique routière ont également fourni des généalogies de ce complexe technique⁸. Chaque fois, on y trouve une précision supplémentaire au sujet d'un programme, d'un projet, d'un objet pouvant être inscrit dans cet exercice de filiation. A chaque fois, la période initiale, plus ou moins lointaine selon les récits, témoignerait d'une aspiration naturelle mais désordonnée, que les actions présentes, précisément celles des auteurs de ces récits mais aussi de ce développement lui-même, viennent assouvir sous la forme d'un programme conscient et cohérent. On peut parler dans ce cas d'un véritable travail hagiographique : non seulement la quête de l'origine y acquiert un sens (la naissance, le baptême, comme mise en mouvement) mais les œuvres bienfaisantes des experts y sont célébrées en tant que méritant la chronique. Autrement dit, il existe indéniablement une caractéristique commune à tous ces récits historiques : en l'occurrence, celle de référer toutes ces initiatives techniques à un *projet*, c'est-à-dire à une visée d'efficacité. C'est même dans le cas d'une thèse en sciences sociales, celle de H.K. Klein, que cette idée est exprimée le plus clairement⁹. L'auteur se demande comment il est possible d'expliquer qu'une même vision technique aboutisse à des systèmes techniques différents. Il définit de la manière suivante le contenu de cette « vision technique » :

□ The common ITS vision was of 1) an information technology-based vehicle-roadside link making possible 2) system capabilities of surveillance and control in order to 3) provide individual route guidance and area-wide traffic optimization. Vehicles and roads, previously autonomous each other, would be joined by a communications link. This integration would transform a passive road network into a traffic system in which both individual drivers and area-wide traffic controllers could make decisions based on real-time information about the state of traffic. For the driver this could help in selecting routes to a destination, while for the area-wide controller it would allow for more efficient management of traffic on the road network.¹⁰

D'après Klein, c'est la forme des institutions sectorielles (celles du transport en l'occurrence) propres à chaque continent qui explique les différences entre les architectures techniques des systèmes développés ; en effet, celles-ci organisent différemment l'accès aux ressources nécessaires à la réalisation du projet ou de la vision « ITS », ce qui influence l'aspect des réalisations techniques concrètes. Donc, si on caricature un peu le schéma

⁷ Ian Catling, *Advanced Technology for Road Transport. IVHS and ATT*, Boston, Artech House, 1994.

⁸ A *Comparison of IVHS Progress in the United States, Japan & Europe Trough 1993*, Washington, ITS America, 1994 ; R.C. Heft & B. McQueen, « System Architecture Development for ATT in Europe and IVHS in the USA », in ERTICO (ed.), *Towards an Intelligent Transport System*, vol. I, Boston/London, Artech House, 1995, pp.55-65 ; Kan Chen & John C. Miles, *ITS Handbook 2000. Recommendations from the World Road Association (PIARC)*, Boston/London, Artech House, 1999 ; Jean-Luc Ygnace & Etienne de Banville, *Les systèmes de transport intelligent. Un enjeu stratégique mondial*, Paris, La Documentation française, 1999.

⁹ Hans K. Klein, *Institutions, Innovation, and Information Infrastructure : The Social Construction of Intelligent Transportation Systems in the U.S., Europe, and Japan*, MIT, ronéotypé, 1996.

¹⁰ Ibidem, p.94.

utilisé par Klein, l'interprétation du développement de la télématique routière est la suivante : un projet idéal, d'emblée complet et commun¹¹, voit sa réalisation déformée et fragmentée par le social, c'est-à-dire par les institutions.

Or, ne faudrait-il pas plutôt poser la question exactement inverse : comment des acteurs sociaux différents, situés en des lieux institutionnels effectivement distincts, en arrivent-ils à développer une vision ou un projet commun ? Car s'il est un fait indéniable, c'est que les acteurs partagent bien cette « vision technique » idéale que définit Klein ; la récurrence de son exposition en est la preuve. Mais, pour le sociologue, c'est précisément cette constatation qui doit être transformée en objet de recherche. Autrement dit, il tentera de savoir comment ces acteurs se dotent d'un temps commun, celui précisément du projet. Et qu'est-ce qu'un projet si ce n'est une configuration pratique du temps ?

1.2. L'assignation temporelle de l'action technique

La question à laquelle nous devons donc répondre maintenant est celle-ci : comment s'opère une telle configuration temporelle ? Comment se définit le temps de l'action technique ? Ici, il ne s'agit donc plus de rechercher ce qui constituerait l'initiative originelle en matière de télématique routière ; on vient de voir que cette tâche non seulement est sisyphéenne mais également ne thématise pas le temps en tant que tel. Il nous faut en fait décrire la manière par laquelle les acteurs, en configurant le temps, en viennent à être reconnus à ce titre, c'est-à-dire à être envisagés par les autres acteurs mais aussi par les observateurs potentiels comme auteurs d'actes. Mais quelle serait cette grammaire temporelle de l'action technique ?

Si l'on examine la forme dans laquelle il est rendu compte de cette action, on constate qu'elle se définit dans une opposition entre deux temporalités : celle, d'une part, du problème sur lequel l'action prétend avoir quelque effet et celle, d'autre part, de l'action elle-même, de sa planification et de son développement. A partir des éléments que nous avons dégagés dans les chapitres 3 et 4, il est aisé de préciser les termes de cette connexion temporelle :

- l'opération de déploration définit le temps du problème : celui-ci est présenté comme un temps long, s'étendant du passé au futur en passant par le présent. Généralement, le problème est décrit dans ses évolutions, laquelle description renforce l'idée d'une unité ou d'une continuité du problème. C'est ainsi plus précisément l'ampleur du problème qui est censée varier au cours du temps : si la situation présente appelle l'action, l'évolution future du problème la rend généralement vitale et urgente. La temporalité du problème dépasse largement, en

¹¹ On notera que, selon Klein (pp.101-102), ce projet initial et idéal a été formulé pour la première fois aux Etats-Unis, sous la forme du programme de recherche ERGS (Electronic Route Guidance System) mené entre 1967 et 1971 par la Federal Highway Administration.

amont et en aval, celle de l'action technique, tout en contraignant le déploiement de celle-ci¹².

- la formulation d'un projet technique institue le temps de l'action : en effet, elle précise l'origine du projet, ses auteurs, ses motifs et ses délais. Autant la temporalité du problème peut être large, ouverte, imprécise, autant celle du projet est précise, délimitée, gérable. En lui-même, le projet est une projection dans le futur, un récit de fiction¹³, une promesse d'effectivité, mais à partir d'un point de lancement situé et selon un programme établi d'avance.

Poursuivant le raisonnement, nous dirons qu'il n'y a pas de temporalité de l'action technique en dehors de cette grammaire. La preuve en est qu'il n'est pas de comptes-rendus de projets en matière de télématique routière qui fasse l'économie de cette assignation temporelle de l'action. Autrement dit, l'action technique, pour être reconnue telle, pour en acquérir les qualités, doit instituer pratiquement sa temporalité, c'est-à-dire la rendre lisible et conforme aux attentes normatives du milieu dans lequel elle se déploie. En effet, contrairement aux discours savants que nous avons évoqués, les acteurs ne postulent jamais le temps, mais toujours le stipulent : ils rappellent l'extension du problème et précisent la portée de leur projet.

Cette structure d'assignation temporelle de l'action peut néanmoins s'exprimer dans différentes combinaisons stylistiques. Ainsi, à partir de la lecture des 430 communications que comptent les cinq volumes des actes du premier congrès mondial sur les applications télématiques dans le transport tenu à Paris en décembre 1994, nous avons pu dégager les types suivants :

- la temporalité du problème de la circulation peut revêtir quatre formes différentes :
 - la notification minimale : le locuteur parle du problème de la circulation de manière extrêmement succincte, en utilisant des expressions comme « problèmes », « difficultés », etc.
 - l'évocation conforme : le problème de la circulation est évoqué dans sa forme réglée qu'est la trilogie routière : congestion, pollution, accidents, sans que soient apportées plus de précisions au sujet de chacune de ces dimensions et de leur expression concrète en situation.
 - la description située : la présentation du problème comporte des précisions quant aux paramètres locaux de son existence : des données géographiques, urbanistiques, historiques, économiques ou institutionnelles sont avancées pour situer le problème. Souvent, cette description se combine avec l'évocation de la

¹² Les textes ne manquent pas où l'auteur introduit son propos en signalant que la circulation est un problème ancien, bien plus ancien que l'automobile elle-même.

¹³ Dans la mesure où il apparaît comme une configuration narrative du temps, selon l'acception de Paul Ricoeur (*Temps et récit 2. La configuration dans le récit de fiction*, Paris, Seuil, 1984).

trilogie routière, venant l'illustrer par des données locales, ou insiste sur une de ses trois dimensions en particulier.

- la supposition implicite : enfin, il est possible que ne soit pas exprimée explicitement la notion de « problème de la circulation » mais que soit seulement présenté un projet technique, sans référence à un « réel problématique ». Nous verrons plus loin pour quelle raison ce type de discours peut cependant bien être considéré comme une forme d'évocation du problème de la circulation et de sa temporalité, et non comme un discours qui ferait l'économie de l'assignation temporelle de ce problème.
- la temporalité de l'action technique s'inscrit dans la présentation d'un projet technique, c'est-à-dire d'un calendrier, d'une chronique, d'un planning, d'une organisation du temps du faire, dont la datation précise est un des signes nécessairement explicites ; cette présentation peut soit comporter la description d'initiatives antérieures (qui a pour fonction d'inscrire le projet présenté dans une filiation préoccupationnelle et actionnelle), soit se limiter à l'exposition du projet actuel, dont le présentateur est généralement l'auteur (ou un des auteurs). Elle comporte en outre un exposé des objectifs et des moyens utilisés pour les atteindre, et, généralement, expose les effets escomptés du projet à court, moyen ou long terme.

Ainsi, si l'on croise ces différentes formes d'expression de la temporalité de l'action technique, on obtient huit combinaisons possibles, qui se retrouvent à des degrés divers dans la littérature du collectif d'énonciation routier. Mais chacune d'entre elles se constitue dans cette dialectique entre un temps brut et un temps travaillé, un temps illimité et un temps délimité, un temps préoccupant et un temps maîtrisé, un temps du subir et un temps de l'agir. Ainsi s'institue, par le texte, la réalité du temps de l'action technique, autrement dit son objectivité, sa visibilité et sa dicibilité. Ce n'est en effet qu'à la condition de distinguer *quelque chose qui perdure* et *quelque chose qui s'instaure* que peut se dire, se montrer, se penser *quelque chose qui paraît adéquat*. Et faire « quelque chose qui paraît adéquat » est précisément la prétention de toute action organisée, de toute institution¹⁴.

📖 To create an efficient and sustainable transport system is the challenge that we all have in front of us. Let us all try to make this event a fora for finding new solutions to old problems. Let us utilise the potential of intelligent transport systems in order to minimise the health problems and to create a sustainable transport system for goods and people. Research has shown us that is possible. Let us now together move into the implementation phase, compile the knowledge from different areas and use it to solve our problems. Your mission must be to find solutions, both to improve the transport process, but also to find new business opportunities for industry. We are only in the beginning of a new "ITS era" that will help us avoid arthritis in the transport system.¹⁵

¹⁴ Pierre Legendre, *Leçons II. L'empire de la vérité*, op. cit., p.19.

1.3. Des énoncés collectifs comme connecteurs temporels

Si l'on accepte de suivre le précepte méthodologique de Harold Garfinkel consistant à considérer toute « référence au monde réel » opérée par les acteurs comme étant en fait une « référence aux activités organisées de la vie quotidienne »¹⁶, on peut se demander quels sont, en l'occurrence, les ressorts de cette organisation de l'existence – et donc de la temporalité – ordinaire des gestionnaires de la circulation routière. On peut partir de l'idée que ces ressorts s'exhibent *au moins* dans l'activité langagière de ce collectif d'énonciation, telle que nous en avons cité des extraits au paragraphe précédent¹⁷. Cependant, en tant, précisément, que supports de la visibilité et de la dicibilité de l'action, et non en tant que son objet, ces procédés trouvent dans leur récurrence et leur similitude leur efficacité, autrement dit leur évidence. Ce serait en effet une erreur de penser que le caractère récursif de ces procédés référentiels n'aurait qu'une fonction de contrainte en amenant toute prétention à rejoindre un modèle conforme, c'est-à-dire éliminerait toute quiddité de l'action au profit de sa typicité ; au contraire, il confère à tout discours portant sur le problème de la circulation sa pertinence, c'est-à-dire sa qualité d'offre d'action estimable, autrement dit sa recevabilité *en tant, précisément, que projet original*. C'est donc non pas dans leur originalité mais bien dans leur banalité, leur conformité, leur normalité que ces entités peuvent être utilisées comme ressources – comme conditions de toute prétention à l'autorité et à la singularité (au sens de qualité d'auteur : auteur de projet technique en l'occurrence)¹⁸.

Mais examinons maintenant en quoi consistent ces ressources ou ces procédés. En quoi renvoient-ils aux activités organisées de la vie quotidienne des membres du collectif d'énonciation routier ? Comment participent-ils à la dicibilité de la temporalité de l'action

¹⁵ Adresse de Ines Uusmann, ministre suédoise des transports et des communications, en ouverture du quatrième congrès mondial sur les systèmes intelligents de transport (Berlin, octobre 1997), dont elle était la présidente (*Final Programme*, p.5).

¹⁶ Harold Garfinkel, « Qu'est-ce que l'ethnométhodologie ? » (1967), dans Karl Van Meter (dir.), *La sociologie*, Paris, Larousse, 1994, pp.649-674.

¹⁷ La thèse de Paul Ricoeur à ce sujet est plus précise : « Le temps devient humain dans la mesure où il est articulé de manière narrative » (*Temps et récit 1. L'intrigue et le récit historique*, Paris, Seuil, 1983, p.17). Les recherches s'inscrivant dans peuvent être dans une certaine mesure considérées comme des applications sociologiques de la thèse de Ricoeur. Notre posture est légèrement différente, dans la mesure où les éléments que nous allons dégager dans ce chapitre ne constituent pas à proprement parler des récits, mais des figures sémantiques. En cela, nous nous sentons plus proche du programme de recherche sur les sémantiques institutionnelles présenté par Marc Abélès et illustré par plusieurs articles dans un récent numéro spécial de la revue *Ethnologie française* (« Les mots des institutions », XXIX, 4, 1999).

¹⁸ On reconnaîtra même ici une condition nécessaire à la réalisation du processus de traduction thématisé par M. Callon (« Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'Année sociologique*, 36, 1986) : en tant, précisément, qu'il doit traduire, c'est-à-dire collectiviser son discours, le traducteur va devoir utiliser des ressources qu'ils partagent en commun avec son interlocuteur. Or, la sociologie de la traduction ne s'intéresse pas à cette « communauté sémantique » que partagent enrôleur et enrôlé, c'est-à-dire aux conditions de la traduction, mais seulement à son déroulement (d'où son application à dégager les phases de ce processus). Sans remettre en question la pertinence de ce cadre d'analyse, nous voudrions plutôt en penser les conditions d'accomplissement.

technique en matière de gestion de la circulation ? Comme l'illustrent les extraits cités précédemment, la temporalisation de l'action technique s'opère par l'usage réglé d'énoncés rares mais particulièrement répandus. Expliquons-nous. Les acteurs - c'est-à-dire les entités sociales revendiquant une capacité d'action sur le problème de la circulation – vont avoir recours à un vocabulaire de désignation (du monde, de l'action et d'eux-mêmes) fortement limité, autrement dit très peu diversifié. Son contenu peut être aisément reconstitué à partir des matériaux que nous avons récoltés. Nous allons le montrer ci-après. Mais il faut d'abord souligner que sa faible diversité n'enlève rien à son efficacité pratique – bien au contraire. On pourrait même dire qu'il ne peut être efficace qu'à la condition d'être convergent. Autrement dit, les énoncés qui le forment sont rares (c'est-à-dire peu nombreux) mais récurrents (c'est-à-dire quasi omniprésents). Présentons-les brièvement :

- *Concernant le monde* : le principal énoncé disponible autorisant de manière réglée la désignation du réel que constitue le phénomène de la circulation routière est celui que nous pouvons appeler la trilogie routière ; celle-ci permet d'évoquer pertinemment le réel dont on se préoccupe en tant que responsable ou expert du trafic. Son énonciation convoque ce réel sous la modalité du problématique et renvoie à une division du travail, des compétences et des responsabilités : il existe en effet des spécialisations institutionnelles, industrielles, techniques, scientifiques qui recoupent la distinction des trois drames de la circulation routière. A l'intérieur de chacun d'eux, on trouve également des énoncés collectifs réglant l'usage de la pertinence¹⁹. Quant aux problématisations évoquées au chapitre 3, en tant que configurations sémantiques articulant un certain nombre d'énoncés partagés, elles relèvent bien également de cette catégorie.
- *Concernant l'action* : ici, plusieurs énoncés différents sont à la disposition des acteurs ; tous ont pour fonction de désigner un faire, un agir, une activité ou un de leurs produits. L'expression même de « télématique routière » en constitue le principal. Son origine est assignable, comme nous l'avons montré au chapitre 2. Mais c'est surtout son ubiquité qui frappe l'observateur : à partir d'un certain moment, il permet la désignation d'un domaine d'objets et d'actions qui jusque là n'avait pas de consistance langagière propre. En effet, il agence sémantiquement une série de techniques et un projet d'action, une prétention gestionnaire. Certes, il n'est pas le seul à remplir ce rôle. Ainsi, l'expression « systèmes de transport intelligent » et surtout sa version anglaise, « Intelligent Transportation Systems » vont venir se surajouter à celle de télématique routière et la marginaliser. Cette substitution témoigne sans aucun doute des rapports de force existant au sein du champ de la route intelligente ; mais surtout, elle indique

¹⁹ En matière de sécurité routière, l'énoncé principal est celui qui consiste à qualifier le réel routier de « système homme/route/véhicule ». Il renvoie lui aussi à une division sociale du travail gestionnaire.

« l'impérieuse nécessité d'un vocable de négociation » au sein de ce champ²⁰. Car s'il est une obligation que doivent remplir tous les protagonistes du développement de la télématique routière, c'est précisément celle de nommer ce qu'ils ont la prétention de développer. On peut en effet douter qu'il puisse y avoir du politique, c'est-à-dire du projet, de la projection de possibles, sans une opération de nomination, c'est-à-dire de découpage du réel ou d'agencement de l'hétérogène²¹. Nous y reviendrons²².

- *Concernant les acteurs* : enfin, on peut repérer des énoncés qui qualifient le collectif d'énonciation lui-même : il s'agit notamment de l'expression aujourd'hui largement répandue de « ITS Community » (dont la traduction française, elle, ne fonctionne pas comme énoncé collectif) qui désigne un collectif d'acteurs aux caractéristiques censément communes, connaissant les mêmes préoccupations et engagés dans un même projet, autrement dit partageant la même histoire. On notera également que certains acronymes, principalement ceux désignant des organismes comme les agences de promotion de la télématique routière (ERTICO, ITS America, VERTIS, etc.), fonctionnant comme énoncés collectifs, désignent conjointement et indistinctement des projets et des acteurs, autrement dit un lieu d'autorité (dans le double sens de lieu où s'engendre l'action – l'acteur devient auteur - et d'où elle est dirigée – l'action devient pouvoir). Nous aurons l'occasion, dans le chapitre 7, d'examiner les conditions sociales dans lesquelles une telle autorité peut s'exercer ; précisons seulement qu'elles sont institutionnelles et qu'à ce titre, elles renvoient moins aux dispositions des acteurs qu'à leurs positions dans un univers organisé et aux relations qu'elles impliquent.

Ces précisions étant faites, on pourrait se demander en quoi le repérage de ces énoncés collectifs éclaire le problème posé dans ce chapitre, à savoir celui des modalités de constitution du temps de l'action technique. Pour être en mesure de répondre à cette question, il faut d'abord que nous définissions ce qu'est, en définitive, un énoncé collectif. Car nous n'avons pas manqué d'utiliser cette notion, mais sans jamais en présenter la teneur ; pourtant, c'est précisément le statut que nous lui donnons qui en fait un moyen de résoudre la question de l'assignation temporelle de l'action technique par ses propres

²⁰ Selon l'expression de Alain Boureau, « L'adage *vox populi, vox dei* et l'invention de la nation anglaise (VIIIe-XIIe siècle) », *Annales ESC*, 45, 1992, p.1073. Deux témoignages de cette hésitation sémantique : Ian Catling, consultant britannique, écrivait en 1994 : « So there are now three (at least !) acronyms for the same subject – RTI, IVHS, and ATT. Each of them retains a valid currency and can be applied interchangeably with the others » (*Advanced Technology for Road Transport*, op. cit., p.2). Second témoignage : le premier congrès de télématique routière, organisé à Paris en 1994, se présentait sous le label « First World Congress on Applications of Transport Telematics and Intelligent Vehicle-Highway Systems », qui ménage la chèvre et le chou, l'Europe et les Etats-Unis. Les actes seront publiés en 1995 sous le titre « Towards an Intelligent Transport System ». Donc, la même année, deux vocables allaient littéralement disparaître (perdre toute pertinence, c'est-à-dire toute actualité) au profit de l'acronyme « ITS ». Nous sommes bien dans la discontinuité pure.

²¹ Sylvain Lazarus, *Anthropologie du nom*, Paris, Seuil, 1996.

²² Notre étude sur les usages sociaux du concept de « dispositif » en matière de gestion offre une autre illustration de ce processus de focalisation lexicale (B. Fusulier & P. Lannoy, « Comment 'aménager par le management' », *Hermès*, 25, 1999, pp.181-198).

auteurs. En s'inspirant principalement des travaux de Alain Boureau et de François Jacq, et en fonction de ce qui a pu être repéré dans le cas de la télématique routière, on peut dire qu'un énoncé collectif comporte une série de traits caractéristiques qui s'éclairent mutuellement :

- Un tel énoncé est d'abord prolifère : il multiplie ses occurrences, se répand en tout discours, se repère par sa récurrence ; son usage est largement répandu, se propage rapidement dans de nombreux espaces, se montre comme incantation ; d'ailleurs, *il n'est attesté que par une récurrence statistique d'ordre multiple qui le signale comme étendard* note François Jacq²³ ;
- Pourtant, un énoncé collectif ne se caractérise pas moins par sa rareté : dans un domaine donné, à un moment donné, n'existe pas une pléthore d'énoncés collectifs : la domanialité s'énonce dans quelques maximes, acronymes ou formules, en nombre restreint, aisément repérables, parce que brandis en « étendards » ; partout identiques, ils permettent la constitution et l'identification d'un collectif d'énonciation en action.
- Mais par là même, un énoncé collectif est tangentiel : il s'affiche aux arêtes de cercles sociaux hétérogènes et se constitue comme mot de passe autorisant leur jonction ; « objet-frontière », l'énoncé collectif s'étend dans plusieurs mondes en en proposant une compatibilité et surtout une commensurabilité sémantiques²⁴. Nous avons par exemple pu voir dans notre analyse de la genèse du programme DRIVE qu'à plusieurs reprises des expressions identiques (comme celle de « technologies avancées de transport ») se retrouvaient dans des documents aux origines et objets différents.
- L'énoncé collectif a également un caractère distributif, dans le sens où il s'offre comme ressource à un très grand nombre d'acteurs et de causes²⁵. Cette large disponibilité a pour contrepartie un flou certain, mais cependant particulièrement performant : la logique pratique s'en accommode en effet très largement, même si la logique théorique en est incommodée. L'énoncé collectif nourrit ainsi une « indifférence décisive aux différences »²⁶ qui peuvent séparer les termes qu'il regroupe sous son pouvoir distributif.
- Cette performance de l'énoncé collectif fait qu'il peut être dit performatif : sa prolifération concrète informe les manières de penser et d'agir, diffuse des catégories pertinentes, s'impose comme condition de l'action²⁷. Alain Boureau dit de lui qu'il

²³ François Jacq, « Enoncé collectif et récit historique. La mobilisation autour de la politique scientifique dans la France de l'après-guerre (1945-1965) », dans C. Méadel & V. Rabeharisoa (éds), *Représenter Hybrider Coordonner*, Paris, CSI, ronéotypé, 1996, p.114.

²⁴ François Jacq, « Pour une approche dynamique des systèmes de recherche et d'innovation : éléments pour une analyse historique du cas français », *Revue d'économie industrielle*, 79, 1997, p.188.

²⁵ Comme le note Gilles Deleuze, « l'être n'a de sens commun que distributif » (*Différence et répétition*, Paris, PUF, 1968, p.387).

²⁶ Pierre Bourdieu, *Ce que parler veut dire*, Paris, Fayard, 1982, p.140.

²⁷ En conclusion de leur article sur la naissance d'une politique scientifique en France, D. Pestre et F. Jacq soulignent que l'émergence de cet énoncé collectif et des catégories qu'il institue « donne à ceux qui parlent au nom de l'Etat la possibilité d'agir » (« Une recomposition de la recherche académique et industrielle en

constitue une mise inévitable si l'on veut participer au jeu discursif du temps²⁸ ; autrement dit, s'il est performatif, l'énoncé collectif est aussi prescriptif : il instaure les conditions de sa propre réalité en s'investissant dans une série de dispositifs de natures les plus variées²⁹.

- Enfin, l'énoncé collectif peut être considéré comme un condensé de temps, comme un repère temporel : son énonciation peut relever soit de l'innovation, soit de l'actualité, soit du déphasage, son auteur apparaissant alors comme clairvoyant, pertinent ou décalé³⁰ ; cela dépendra en chaque cas de la situation d'énonciation, c'est-à-dire des circonstances dans lesquelles peut être entendu un énoncé donné.

Donc, si l'énoncé peut ne pas indiquer explicitement une temporalité (comme on l'a vu précédemment), il borne néanmoins le temps de l'action en lui donnant une unité : c'est alors son usage qui indique la maîtrise pratique du temps par les acteurs et nourrit leur prétention à la pertinence et à l'efficacité. Comme l'écrit Paul Ricoeur, *seul celui qui dit « aujourd'hui » peut aussi parler de ce qui arrivera « alors » et de ce qui doit être fait « auparavant », qu'il s'agisse de plans, d'empêchements ou de précautions ; seul aussi il peut parler de ce qui, ayant échoué ou échappé à sa vigilance, s'est produit « autrefois » et doit réussir « maintenant »*³¹. Remplacez « aujourd'hui » par « route intelligente », et vous saisissez la force des agencements sémantiques que forme l'usage des énoncés collectifs. Les contraintes lexicales rythment le temps de l'action, en forment la mesure, certes de façon plus aléatoire que l'horloge, mais de manière tout aussi systématique. Plusieurs exemples peuvent en témoigner, mais sans doute l'apparition subite de l'expression « ITS » le montre-t-elle le plus clairement. Ainsi, le rapport publié par IVHS America en 1994 (qui venait de se rebaptiser ITS America) portait le titre : *A Comparison of IVHS Progress in the United States, Japan & Europe Through 1993*, tandis que sa version de 1997 portait le titre : *A Comparison of Intelligent Transportation Systems Progress around the World Through 1996*. De son côté, le titre du livre de Ian Catling, *Advanced Technology for Road Transport. IVHS and ATT*, publié en 1994, fait usage d'expressions qui allaient disparaître au moment même de sa publication pour devenir tout à fait désuètes quelques mois plus tard ; on peut même lire aujourd'hui un article qui rappelle la

France dans l'après-guerre, 1945-1970. Nouvelles pratiques, formes d'organisation et conceptions politiques », *Sociologie du travail*, 3, 1996, p.276) ; l'énoncé collectif est bien une condition de l'action.

²⁸ Alain Boureau, « Propositions pour une histoire restreinte des mentalités », *Annales ESC*, 6, 1989, p.1497.

²⁹ Nous songeons à une illustration particulièrement éloquente de cette caractéristique : un message publicitaire de la firme Cisco Systems énonce le slogan suivant : « Demain, les entreprises qui ne seront pas sur internet ne pourront plus exister. Cisco Systems : construisons la génération internet ». A la sentence fatidique s'accouple sans difficultés une injonction performative, les deux s'alimentant mutuellement dans l'évidence de leur nécessité respective.

³⁰ Pierre Legendre définit ainsi l'archaïsme, forme extrême du décalagesémantico-pratique : « L'héritage archaïque n'est rien d'autre, en telle ou telle époque historique, que l'ensemble des énoncés plus ou moins démodés et du matériel symbolique en voie de devenir incompréhensible » (*L'amour du censeur*, Paris, Seuil, 1974, p.184). François Jacq note également « le caractère historiquement périssable de l'énoncé » (« Énoncé collectif et récit historique », op. cit., p.114).

³¹ Paul Ricoeur, *Temps et récit 3. Le temps raconté*, Paris, Seuil, 1985, p.150.

signification d'un de ces acronymes à la manière dont on évoque la mémoire d'un défunt³². Autrement dit, l'usage d'un énoncé collectif possède ses propres règles de pertinence, que les acteurs élaborent et rappellent eux-mêmes ; il témoigne alors, chez chacun des acteurs, du niveau de maîtrise de la structure temporelle de l'action collective³³.

C'est donc dans ce sens qu'un énoncé peut être dit collectif : non pas qu'il serait dominant (ce n'est pas une idéologie), mais bien qu'il soit temporairement transversal à des univers distincts. En effet, la présence d'un tel énoncé indique le caractère collectif, partagé, commun, d'un assentiment sur la manière de poser un problème, sur la modalité de sa considération, sur les règles de son objectivation ; en quelque sorte, il s'agit là d'axiomes, comme dit Legendre, d'énoncés posant la vérité garantie et garantissant l'accès à la pertinence, ou encore d'évidences partagées où la pensée s'exprime « dans l'éclair du mot »³⁴.

Mais chaque énonciation, plutôt que de s'inscrire dans une évolution linéaire et logique, instaure une discontinuité historique dans la mesure où elle qualifie chaque fois différemment la chronique de l'action technique. C'est bien en cela qu'il nous faut rejeter le postulat du temps objectif et de l'identité des problèmes techniques : l'énoncé collectif est la forme prise par le temps, il constitue l'ordonnancement assignable de la temporalité. *Nous ne créons pas le temps*, écrit Dominique Janicaud, *mais notre dire (ou notre mesure) le phénoménalise*³⁵. Et parce que leur usage relève d'une logique pratique bien plus que théorique, parce que leur pertinence et leur prégnance n'ont d'égales que leur évidence et leur discrétion, parce que l'évidence est ce qui ne demande pas justification³⁶, « l'intelligence opératoire des modes de temporalisation »³⁷ qu'incarnent les énoncés collectifs disparaît, dans les récits historiographiques, au profit des produits de l'action téléologique d'acteurs aux identités stables et aux intérêts définis, avènements héroïques, décisions politiques et inventions techniques. Car, en effet, *comment penser la naissance, le partage et la prolifération d'un énoncé sans disposer d'une cellule initiale cohérente et déterminée ?*³⁸. Cette question ne peut paraître qu'absurde au regard d'une sémantique de l'action intentionnelle : si on la considère, l'action devient radicalement intraitable. Nous allons tenter de montrer que l'envisager sérieusement nous amène en effet à réexaminer la question des motivations ou des intentions de l'action.

³² Richard Bishop, « Remember IVHS ? », *ITS World*, 5, 4, 2000, pp.14-15 : « Even if you're not an old-timer in this business, you've probably heard the term "IVHS", which stands for Intelligent Vehicle-Highway Systems. Our current moniker, Intelligent Transportation Systems, or ITS, was adopted in 1994 when it was deemed a term more inclusive of transit and other interests. »

³³ Au sens où elle permet de distinguer le dépassé, l'actuel et le prospectif.

³⁴ Pierre Legendre, *Leçons II*, op. cit., p.23.

³⁵ Dominique Janicaud, *Chronos. Pour l'intelligence du partage temporel*, Paris, Grasset, 1997, p.170.

³⁶ Comme le note Fernando Gil, « Evident est ce qui dispense d'une preuve [...], l'évidence est une vérité redoublée, une affirmation qui ne demande pas de justification » (*Traité de l'évidence*, Grenoble, Millon, 1993, p.5).

³⁷ Dominique Janicaud, *Chronos*, op. cit., p.171.

³⁸ Alain Boureau, *Le simple corps du roi*, op. cit., p.49.

2 | LES PROCEDURES DE L'AUTORITE

La compréhension ordinaire du phénomène technique et de la logique instrumentale implique nécessairement l'identification d'une visée dans l'orientation de l'action gestionnaire. Et si, dans cette optique, il y a une intentionnalité propre au domaine technique, c'est en l'occurrence celle de l'efficacité, c'est-à-dire celle d'une quête de l'effet, et de l'effet recherché, conforme au but, au plan ou au programme que s'est fixé le technicien. Ainsi, analyser l'action technique reviendrait à répondre à la question « pourquoi cette action a-t-elle été entreprise ? ». Ce contenu pouvant être très variable selon les acteurs envisagés, une des tâches du sociologue pourrait consister en l'identification des diverses motivations ou « intérêts » (pour reprendre l'expression de Searle évoquée au chapitre 4) qui animent les protagonistes de l'action technique. C'est ce que nous avons fait au chapitre précédent. Mais ce faisant, nous n'avons pas été en mesure de prendre pour objet cette intentionnalité, puisque nous la postulons et cherchions seulement à en identifier (voire authentifier) le contenu ; autrement dit, dans le chapitre 5, nous n'avons pas analysé le fonctionnement d'une structure sémantique, mais seulement ce que ce fonctionnement autorise, à savoir, précisément, une action dicible et intelligible reconnue comme telle par son auteur et par ses partenaires.

Or, comment faire pour distinguer le contenu et la forme de l'intentionnalité et donc éviter cette confusion du « thème et des ressources » de l'action³⁹, c'est-à-dire pour thématiser l'intentionnalité qui caractérise les activités de gestion de la circulation routière, sans pour autant utiliser les ressources qui sont celles dont usent les agents dans leurs propres descriptions de l'action ? Dans la première section de ce paragraphe, nous montrerons que la sociologie a classiquement avalisé cette confusion ; en est pour preuve l'étonnante proximité qui existe entre le travail social accompli par le chercheur et celui constamment opéré par les acteurs eux-mêmes – alors que le premier revendique une distance, voire une rupture, par rapport au second. La deuxième section traitera alors frontalement du problème de l'intentionnalité de l'action. Est-il possible de rendre compte de ce qui a tout l'air d'être des actes intentionnels en des termes qui ne relèvent pas d'une sémantique téléologique, dont la sémantique de l'instrumentalité est une espèce ? Dans l'affirmative, comment pourrions-nous qualifier le mode d'existence des intentions techniques ? Nous verrons qu'à la critique ethnométhodologique de l'action intentionnelle, qui a consisté à montrer l'importance de la situation dans la détermination des intentions, doit être adjointe un déplacement sociosémantique mettant l'accent sur les conditions institutionnelles de production et de pertinence des motifs de l'action.

³⁹ Louis Quéré, « Langage de l'action et questionnement sociologique », in Paul Ladrière, Patrick Pharo et Louis Quéré (coord.), *La théorie de l'action. Le sujet pratique en débat*, Paris, CNRS Editions, 1993, pp.53-83.

2.1. L'assignation de motifs comme forme sociale généralisée

Comme on a pu le constater précédemment, toute entreprise de gestion d'un phénomène donné (en l'occurrence, il s'agit de la circulation routière) comporte une prétention à l'efficacité qui s'exprime dans la formulation d'un projet, d'une stratégie, d'un projet stratégique. En ce sens, la sémantique de l'instrumentalité est la grammaire de toute gérabilité en acte ; elle appartient à cette disposition instrumentale qui caractérise le « gestionnaire », le « responsable », l'« expert ».

Or, la version ordinaire de cette sémantique, dont usent notamment, comme nous l'avons montré, les protagonistes du développement de la télématique routière, n'est pas un langage qui sert uniquement à un acteur à décrire sa propre pratique. En tant qu'elle est précisément ordinaire, elle lui permet également de décrire les actions de ses partenaires dans la vie quotidienne. Ainsi, par là, ces actions deviennent-elles intelligibles à ses yeux, comme les siennes propres, ce qui fait que non seulement l'objet de ses préoccupations devient gérable, mais également toute relation avec les autres acteurs se rapportant à cet objet. Ceci signifie qu'un acteur donné envisage non seulement son action mais aussi celle des autres acteurs, du moins en matière technique, comme une action orientée vers une fin. Autrement dit, si, comme acteur, comme auteur d'actes, il se présente d'abord comme auteur de projet, c'est-à-dire source d'intentionnalité téléologique, il considère également les autres comme tels, c'est-à-dire comme porteurs d'un projet. Ce qu'énonce clairement Paul Ricœur lorsqu'il écrit que *ce que nous comprenons d'abord dans un discours n'est pas une autre personne mais un projet*⁴⁰. Dans les interactions concrètes, cette considération de la personne comme auteur de projet permet d'ailleurs la gestion des interactions sur un mode respectueux de la « face » des personnes, c'est-à-dire de leur intégrité morale⁴¹, tout en autorisant la négociation, voire la réfutation des projets qu'elles énoncent dans leurs discours et leurs actes.

Quoi qu'il en soit, les acteurs techniques se perçoivent mutuellement comme des attributaires, comme des porteurs ou propriétaires d'attributs, dont le premier est immanquablement celui de l'intentionnalité ou de l'autorité d'un projet. Ainsi perçue, l'action devient lisible, et un travail de lecture peut être entamé : interprétation, traduction, réfutation, séduction, transaction, etc. De manière générale, et pour utiliser une expression transversale à divers lexiques sociologiques possibles, nous désignerons cette opération d'attribution du terme d'assignation de motifs. Ainsi, qu'il soit question d'intention, de projet ou de stratégie, cette opération désigne les acteurs par un ou des attributs sur le mode de l'intention, c'est-à-dire sur le mode *de ce qui appartient en propre* à chacun de ces acteurs.

⁴⁰ Paul Ricœur, *Du texte à l'action*, Paris, Seuil, 1986, p.212.

⁴¹ Sur la « face », on se rapportera évidemment à Erving Goffman, *Les Rites d'interaction*, Paris, Minuit, 1974, chap. I.

Nous voudrions maintenant, à travers quelques exemples, montrer que l'assignation de motifs est bien cette opération la plus ordinaire par laquelle s'acquiert toute lisibilité et donc s'amorce tout *traitement* de l'action. Nous étudierons d'abord une dispute ou une controverse qui a émaillé le déroulement du projet CITIES dans son volet bruxellois. Ensuite, nous verrons que c'est dans le cadre de cette assignation de motifs que prennent sens des éléments des plus hétérogènes, rendant du même coup tous les autres éléments présents radicalement insignifiants.

2.1.1. Une dispute ordinaire

Avant le lancement officiel du projet CITIES par la signature d'un contrat entre la Commission européenne et les partenaires principaux en date du 28 février 1992, la Région de Bruxelles-Capitale, par l'intermédiaire de l'ingénieur principal du service B3 (« Techniques spéciales ») de son administration de l'équipement et de la politique des déplacements (AED), avait commandé une étude de faisabilité à la société Tractebel en vue de déterminer le choix du système de régulation des feux qui serait développé à l'avenir dans la Région⁴², et notamment dans le cadre de CITIES. Se présentait en effet au choix de l'administration une alternative technique entre l'extension du système de contrôle des feux existant et l'introduction d'un système décentralisé de contrôle à greffer sur les contrôleurs déjà en service. La conclusion de cette étude recommandait l'adoption de la deuxième option, c'est-à-dire de l'algorithme PRODYN, et justifiait ainsi ce choix :

📖 Le choix du Comité Technique se porte sur cette deuxième option [Prodyn] pour les raisons suivantes :

- meilleure performance en terme d'adaptativité aux conditions de trafic dans le cas fluide sans nécessité de plans de feux ;
- les diverses fonctionnalités recherchées imposent une plus grande souplesse au niveau de la régulation et un échelonnement hiérarchique des tâches en fonction des caractéristiques de trafic. Ceci oriente naturellement le choix vers une stratégie de régulation décentralisée, par opposition à une stratégie basée a priori sur le concept de plan de feux et d'onde verte ;
- le système est techniquement conçu pour se greffer sur des contrôleurs de marques diverses, auxquels il laisse le soin d'assurer la sécurité du carrefour. Ceci contraste avec l'option 1 qui n'est techniquement opérationnelle qu'avec des contrôleurs d'une seule marque.⁴³

Or, comme nous l'avons déjà évoqué au chapitre précédent, il se fait qu'une compagnie de distribution de gaz, Sibelgaz, qui est aussi par ailleurs gestionnaire de plusieurs dizaines

⁴² Contrat n°90.10680 du 27/12/90 entre le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et Tractebel Development.

⁴³ *Rapport du Comité Technique*, décembre 1990, ronéotypé, p.5. Ce « comité technique » avait été mis en place pour suivre les travaux du consultant Tractebel et était constitué de fonctionnaires de l'AED et de la STIB.

de feux de signalisation à Bruxelles⁴⁴, produisit une contre-étude⁴⁵ visant à montrer la supériorité de l'autre technique de régulation des feux, et principalement de la méthode GERTRUDE qui en est la marque commerciale. Ce document était en fait fort embarrassant pour le promoteur du projet CITIES, dans la mesure où il mettait en cause le bien-fondé du choix technique qui fondait son projet. Celui-ci était donc dans l'obligation de justifier à nouveau son choix, principalement vis-à-vis de ses autorités hiérarchiques, qui semblaient ne pas avoir de préférences marquées pour l'une ou l'autre option. Ce qui nous intéresse ici, c'est la manière dont le fonctionnaire va opérer cette justification. Dans une note interne aux services de l'AED, celui-ci présente sa lecture du rapport fourni par Sibelgaz⁴⁶. Après avoir décrit le contexte dans lequel s'est opéré le choix de PRODYN, il en vient à décrire les motivations non seulement de l'entité au nom de laquelle il travaille mais aussi celles des rédacteurs du rapport. Voici ce qu'il écrit au sujet de ce qui motive l'action de son administration :

On pourrait bien sûr renoncer à réaliser nos développements dans le cadre européen (en dénonçant le contrat [CITIES]) mais quel gâchis, alors que la Région [bruxelloise] participe à et coordonne un des grands projets du programme DRIVE, ce qui la fait connaître au niveau international, valorise son image européenne et lui rapporte de l'argent. Sans parler de l'intéressante collaboration technique avec nos partenaires. Gardons également à l'esprit qu'il ne s'agit que d'un test limité à plus ou moins 25 carrefours. L'engagement vis-à-vis de la CEE ne va pas au-delà.⁴⁷

Comme on le voit, l'action de la Région revêt toute une série de motifs (symboliques, financiers, techniques) qui la rendent intelligible dans les termes d'une sémantique téléologique. Or, la description de l'action des détracteurs de la Région s'opère dans les mêmes termes :

En ce qui concerne ce rapport, il faut savoir qu'il a été réalisé à l'initiative de Sibelgaz, que GERTRUDE ne fonctionne actuellement qu'avec des contrôleurs SFIM utilisés par Sibelgaz, et que ce matériel est importé en Belgique par une société qui a des liens avec Sibelgaz. Ceci est tout à fait légitime, et il faut saluer le dynamisme de Sibelgaz, mais il est aisé de comprendre que ce rapport circonstanciel ne saurait être entièrement objectif.⁴⁸

Ce que notre fonctionnaire décrit ici, c'est une intention de Sibelgaz : faire échouer une initiative qu'il ne peut percevoir que comme contraire à ses intérêts. Dans le cas présent, cet intérêt étant jugé incompatible avec les propres objectifs de l'administration, il en devient suspect et indigne de crédit.

⁴⁴ Le nombre de carrefours gérés par Sibelgaz était évalué à 160 à la date de la controverse. La plupart de ces carrefours relèvent de l'autorité communale.

⁴⁵ SIBELGAZ, Département éclairage public et signalisation, *Conclusions de l'opération recherche pour l'évaluation des systèmes de régulation de trafic Prodyn – Gertrude – Surf-Sage*, ronéotypé, 24/04/1992, 16 pages.

⁴⁶ F. Vanderborght, « Note pour Mr. Cauwenberg », 5 pages dactylographiées, sans date. M. G. Cauwenbergh était à l'époque inspecteur général de l'AED et présidait le Comité Technique susmentionné.

⁴⁷ Idem, p.2.

⁴⁸ Idem, p.3.

Notre objectif n'est pas, on l'aura compris, de déterminer lequel de ces deux protagonistes avait raison (en l'occurrence, ils « ont raison » tous les deux, dans le sens où les « bonnes raisons » de leurs actions ne manquent pas), ni même d'étudier la manière dont l'un a pris l'ascendant sur l'autre. Ce sur quoi nous voudrions insister, c'est sur la manière dont l'action devient lisible aux yeux de notre acteur : elle le devient en apparaissant motivée et intentionnée. A partir de ce moment, elle peut être traitée et gérée, précisément par la distinction de l'acteur et de son projet. Il ne s'agit pas en l'occurrence pour lui de dénoncer Sibelgaz en tant, par exemple, qu'entreprise privée, ce qui jetterait l'opprobre sur toutes ses actions ; au contraire, ce n'est qu'un de ses projets précis (celui d'empêcher que le projet CITIES travaille avec la méthode PRODYN) qui est critiqué, évalué, dénoncé, et non l'entité Sibelgaz. Mais ce cours d'action ne devient intelligible et donc gérable (il s'agit en l'occurrence de prendre et de justifier une décision) qu'après la restitution – tout à fait explicite comme on l'a vu – des motivations de l'action des uns et des autres. L'assignation de motifs apparaît donc bien comme l'opération par laquelle se forme une lisibilité de l'action, laquelle autorise sa maîtrise pratique.

Il nous reste cependant encore à déterminer le caractère de ce processus d'assignation motivationnelle : celui-ci pourrait en effet être considéré comme une description vraie et complète des intentions réelles d'un acteur, auquel cas cette assignation ne deviendrait rien d'autre que la perception adéquate des raisons d'un acteur par ses partenaires dans un cours d'action. Par conséquent, le paradigme de l'action rationnelle et de l'individualisme méthodologique se verrait ici plébiscité : le travail du sociologue consisterait à déterminer les raisons qui motivent les agissements d'un acteur et à mesurer le degré d'adéquation des motifs assignés aux motifs réels. Cette conception du travail sociologique exige cependant de reconnaître aux raisons individuelles un pouvoir causal dans l'action. Or, cette reconnaissance pose problème. Dans son ouvrage sur « la créativité de l'agir », le sociologue allemand Hans Joas⁴⁹ pose la question de savoir s'il est possible d'envisager une action intentionnelle qui serait dépourvue de caractère téléologique, c'est-à-dire n'impliquant pas l'idée d'une causalité finale. Sa réponse consiste à dire que l'acteur n'est pas orienté dans son action par une représentation ou une conception claire de ses buts ; il est selon lui guidé en situation par l'*embodiment*, la corporéité, c'est-à-dire par des dispositions à répondre aux configurations des situations, et aussi par une capacité réflexive de thématization des situations. Mais cette dimension *située* de toute action permet-elle à elle seule de rendre compte du processus d'assignation motivationnelle ? Le caractère généralement pertinent, c'est-à-dire symboliquement et pratiquement opératoire, de cette assignation n'est-il pas déterminé par une autre dimension de l'agir ? Il semble bien que oui, comme l'avance Louis Quéré :

Il y a un autre mouvement à esquisser que celui vers la corporéité et la situation, un mouvement vers l'institution sociale (qui est différent d'une problématique de la socialité ou de la socialisation) : si nous n'avons pas besoin de nous représenter nos buts pour agir, c'est non seulement parce que nous sommes en situation grâce à notre corps, qui assure spontanément le couplage entre la situation et l'action, mais aussi parce que nous agissons dans des contextes d'institutions et de sens institués. Sans de tels contextes, nous ne saurions ni finaliser de l'intérieur nos accomplissements pratiques, ni instaurer réflexivement nos fins. L'*embodiment* ne suffit pas ; il faut aussi l'*embeddedness*.⁵⁰

Comment pourrions-nous thématiser la dimension institutionnelle des intentions qui animent l'activité gestionnaire ? Précisément en partant des situations concrètes où est censée s'exprimer « l'intelligence individuelle » des acteurs et en montrant que son exercice et son expression sont conditionnés par un savoir distribué qui dépasse en extension cette situation, ce qui exige de réexaminer la question des intentions de l'action et de leur mode d'existence.

2.1.2. La psychologie d'Achille et le régime de Keith Keen

Nous venons de voir que les acteurs sont capables de fournir spontanément une explication de l'action : ils le font alors en termes de motivation individuelle (ou actorielle). Et cette « explication » est fonctionnelle, c'est-à-dire pratiquement opératoire, dès qu'un attribut a été conféré à un acteur ou à un type d'acteurs. Un tel schéma explicatif, c'est ce que Vincent Descombes appelle la psychologie d'Achille⁵¹, en référence à l'exemple qu'il prend chez Homère : Achille a des attributs physiques et psychologiques (notamment, il est prompt à la colère) ; ainsi s'expliquerait son attitude envers Agamemnon. Mais Descombes montre également que l'explication ne peut se suffire de ce raisonnement. En effet, la colère d'Achille peut être décrite comme un état intentionnel dans la mesure où, pour être comprise en tant que telle, il nous faut spécifier sur quoi porte cette colère : en l'occurrence, sur Agamemnon en tant qu'il s'est attribué une part du butin qui revenait à Achille, qui est lui-même le chef des guerriers grecs, etc. Autrement dit, l'attribut « colère » doit être spécifié en des termes publics ou impersonnels (c'est-à-dire que « nous devons dépasser de tous côtés la personne d'Achille ») pour devenir une intention ou un état intentionnel d'Achille.

Or, ces remarques forment une bonne introduction à la question des intentions qui animent l'action gestionnaire. En effet, dire des gestionnaires de la route qu'ils orientent

⁴⁹ *La créativité de l'agir*, Paris, Cerf, 1999 [1992], pp.158-177.

⁵⁰ Louis Quéré, « L'intentionnalité sans la téléologie ? Remarques sur *La créativité de l'agir* de H. Joas », Communication à la Journée d'études « Situation, corporéité, socialité : au-delà des modèles de l'action rationnelle », Paris, EHESS, 03/12/99, ronéotypé, p.11.

⁵¹ Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, Paris, Minuit, 1996, pp.13-15. Jean de Munck, quant à lui, la qualifie de « petite 'philosophie de l'esprit' à usage politique », montrant les liens qu'elle entretient avec l'atomisme libéral (*L'institution sociale de l'esprit*, op. cit., p.196).

téléologiquement leur agir, c'est-à-dire qu'ils ont comme attribut de viser l'efficacité de leur action en fonction d'un but donné, est-ce faire autre chose que de la psychologie d'Achille ? Ne doit-on pas, pour comprendre les actions dites instrumentales, « dépasser de tous côtés le technicien » et spécifier dans quelle mesure il s'insère dans un « milieu » consubstantiel à ses intentions et à ses actions ?

Partons d'une simple anecdote pour développer plus avant notre réflexion. Lors de la préparation d'une rencontre entre les responsables du projet CITIES et un représentant de la Commission européenne qui avait pour but d'évaluer l'état d'avancement du projet, le coordinateur bruxellois du projet signala à son homologue parisien que ledit représentant était végétarien, et qu'il serait bon, par conséquent, de choisir pour clore leur journée de travail un restaurant adapté à ce régime particulier :

📖 **20H** Dinner at the hotel or small restaurant in the neighbourhood. Simple but good, good but simple. K. Keen is vegetarian...⁵²

Comment pourrions-nous rendre compte de cette intention ? Une voie facile consiste à dire que les responsables du projet utilisent le régime du fonctionnaire européen dans le but de le rendre affable et bienveillant envers leur projet. Ainsi, nous serions ici face à une action de type instrumental, puisque nos responsables sont affublés de l'attribut téléologique. Mais à y regarder de plus près, les choses semblent plus complexes.

D'une part, il ne serait pas tenable d'affirmer que les protagonistes du projet CITIES avaient projeté *ex ante* de respecter le régime de Keith Keen pour atteindre leur but ; en tout état de cause, cette « intention » n'apparaît ni dans les documents écrits ni dans les entretiens au sujet du projet. L'instrumentalisation du végétarisme de Keen semble donc parfaitement indexicale, c'est-à-dire liée à la situation concrète et singulière qu'est l'organisation d'une rencontre entre protagonistes dans un restaurant parisien.

Mais, d'autre part, on admettra aisément que ce n'est pas parce que M. Keen est végétarien qu'il intéresse les responsables de CITIES. C'est par contre le végétarisme qui les intéresse, *en tant qu'il est celui de M. Keen*. Si nous retrouvions nos protagonistes dans la salle du restaurant où ils ont déjeuné, il est clair que le végétarisme de leurs voisins de table ne les intéressait absolument pas, c'est-à-dire n'était nullement l'objet de leur(s) intention(s). Par contre, celui de M. Keen, et celui-là uniquement, était visé par eux. Dans le même temps, d'autres traits de la situation et des protagonistes deviennent radicalement insignifiants : nous ne savons rien de la taille de M. Keen, de la couleur de ses cheveux, de ses croyances religieuses, de sa sexualité, de son parcours antérieur, etc.

La question que l'on peut évidemment se poser est de savoir pourquoi le végétarisme de Keen a pu devenir saillant aux yeux des responsables du projet CITIES. En quoi a-t-il acquis quelque pertinence dans leur gestion de ce cours d'action ? La réponse est évidente : parce qu'existait entre M. Keen et lesdits responsables *un lien antérieur à cette interaction*, c'est-

⁵² Message téléfax du 16/09/93.

à-dire à cette réunion du 30 septembre 1993. Autrement dit, la pertinence des attributs des personnes se définit en fonction de ce qui déjà les lie. Ce n'est qu'en tant qu'il est fonctionnaire à la Commission européenne, laquelle finance et évalue des projets en matière de télématique routière, que M. Keen peut posséder un végétarisme susceptible de devenir un attribut pertinent et instrumentalisable par les responsables d'un de ces projets, en l'occurrence le projet CITIES. D'ailleurs, nous avons déjà dû fournir ces informations sur les protagonistes de l'action pour que celle-ci devienne intelligible aux yeux de celui qui lit ces lignes. Si dans certains cas, comme dans l'exemple d'Achille, un locuteur peut se permettre de ne pas mentionner le contexte de l'action, c'est que celui-ci est supposé connu de la part de ces lecteurs ou auditeurs (dans le cas contraire, son exemple deviendra incompréhensible à leurs yeux). Autrement dit, une intention ne peut être saisie indépendamment de son milieu, lequel ne doit plus être considéré comme une enveloppe extérieure et paysagère, mais au contraire comme constitutif de cette intention, comme le lieu même de son intelligibilité, de sa viabilité. Sans l'inscription de ce fameux dîner dans le cadre sémantique d'un rendez-vous entre des partenaires d'un projet commun, la prise en compte du végétarisme apparaîtrait radicalement absurde et dénoterait un manque de prise des acteurs sur la situation d'interaction.

Mais on nous dira sans doute que l'exemple que nous avons pris n'est pas vraiment convaincant. En effet, si nous nous étions interrogé sur les motifs qui ont fait que se sont liés, à un moment donné, la Commission européenne et les animateurs d'un projet technique, nous aurions bien pu valider un schéma téléologique de l'action. Certes, un certain raisonnement ordinaire semble laisser entrevoir cette possibilité. Visant le but de développer un « environnement routier intelligent » en Europe, les services de la Commission européenne ont sélectionné les projets qui leur semblaient les plus adaptés à la réalisation de cet objectif. De leur côté, les auteurs de projets, intéressés par la possibilité de dégager des fonds susceptibles de leur permettre d'installer eux-mêmes des systèmes télématiques, ont profité de l'occasion que présentait cet appel d'offres européen. Certains auteurs parlent alors, comme on l'a vu, d'une « attraction mutuelle » entre acteurs, signifiant par là que s'opère une convergence des intérêts sur un mode non conflictuel⁵³.

S'arrêter à un tel schéma, qui est d'ailleurs celui explicitement avancé par les acteurs eux-mêmes, nous semble cependant largement insuffisant, et ce pour trois raisons :

- Comment pourrait-on nier qu'il existe des liens entre ces deux acteurs antérieurs à cette interaction, à cette collaboration ? Comme nous l'avons souligné au chapitre 2, tous les auteurs de projets savent ce qu'est la Commission européenne, les programmes-cadres, la télématique routière, le problème de la circulation ; quant à eux, les services communautaires savent ce qu'est une administration nationale, régionale ou urbaine, une entreprise privée (et sans doute celle-là ou celle-ci en particulier), une université, la télématique routière et le problème de la circulation ; ainsi, par exemple, pour les

⁵³ S. Ward & R. Williams, « From Hierarchy to Networks ? Subcentral Government and E.U. Environment Policy », *op. cit.*

auteurs du projet CITIES, ce ne fut qu'en tant qu'il était de la Commission européenne que l'intérêt de celle-ci pour la télématique routière devint considérable, digne de considération. Et inversement, ce ne fut sans doute que parce qu'ils étaient ceux de grandes administrations publiques et de grandes firmes privées que les projets de ces derniers intéressèrent la Commission européenne⁵⁴. Autrement dit, l'action se développe sur fond d'un arrière-plan, dont nous avons montré le caractère taxinomique, qui n'est pas thématizable en des termes purement téléologiques, puisqu'il est la condition de cette sémantique (et non son objet).

- L'intentionnalité n'est pas une activité, par exemple cognitive, qui chercherait les moyens de son inscription dans le réel ; avoir l'intention de développer la télématique routière en Europe est indiscernable de la mise en œuvre de ce développement, notamment, en ce qui concerne les services de la Commission européenne, le faire inscrire comme programme de recherche, lancer des appels d'offres, sélectionner et évaluer les projets, etc. (ce que nous a montré l'analyse de la genèse du programme DRIVE). Autrement dit, l'intention ne peut être saisie que dans son geste, c'est-à-dire dans son milieu, dans sa publicisation. Or, cette activité gestuelle et graphique n'est pas, elle non plus, l'objet de l'action intentionnelle, elle en est l'accomplissement pratique.
- Enfin, il faut aussi faire remarquer que l'intention ne se détache pas seulement sur fond de relations passées ; le futur de ces relations est également présent dans la conduite sensée d'une action. Les acteurs anticipent l'état de leurs relations futures et, ainsi, se voient contraints à inscrire l'action présente dans des formes sémantiques précises, notamment celles qui font voir leur action comme projet (et non, par exemple, comme vénération d'un acte passé, par exemple l'acte d'union entre ces acteurs qu'est le contrat officiellement conclu). A nouveau, ce caractère fait de l'expression de l'intention un engagement dans un horizon collectif en l'absence duquel elle deviendrait inopérante.

Ces remarques nous amènent alors à repenser le mode d'existence des intentions techniques, qui ne peuvent plus être pensées sur le mode individualiste et solipsiste.

2.2. Du mode d'existence des intentions techniques

Si les intentions qui animent l'action technique ne peuvent plus être appréhendées par une psychologie de l'attribut, si elles doivent par conséquent toujours être resituées dans les liens qui unissent leurs attributaires, il faut en fournir une conception holiste qui puisse rendre compte de cette dimension pré-individuelle de toute intention individuelle. Car, bien

⁵⁴ On peut d'ailleurs faire porter la critique que permet ce schéma à une autre théorie téléologique de l'action technique, la sociologie de la traduction : en effet, comment le traducteur, c'est-à-dire l'innovateur, est-il capable non seulement d'identifier les partenaires qu'il va devoir enrôler pour mener à bien son projet, mais également de communiquer avec eux, de traduire son intention dans la langue de leurs intérêts propres ? Il doit pour cela partager avec eux une inscription commune dans un univers de sens déjà partagé.

sûr, nous ne nions pas le fait que ce sont des acteurs, identifiables et localisables, qui énoncent des intentions d'actions. Mais le contenu et la forme de ces énoncés, par lesquels se spécifient ces intentions, possèdent un caractère indéniablement collectif, comme nous l'avons montré précédemment. Mais comment se fait-il qu'il en soit ainsi ? Comment expliquer que les acteurs soient ainsi liés avant même – ou plus exactement dans le moment même – où ils développent une visée intentionnelle ?

Agir, c'est toujours agir avec d'autres, c'est toujours co-agir. Mais ce n'est pas agir avec n'importe qui ; c'est agir avec des autres pertinents (ce qui ne veut pas toujours dire des partenaires souhaités ou acceptés). Et ces autres sont pertinents parce qu'ils nourrissent également une préoccupation, et donc une prétention gestionnaire, au sujet d'un problème commun, en l'occurrence celui de la circulation. De même, le fait de partager cette préoccupation, c'est-à-dire une certaine « communauté phénoménologique », amène les acteurs à *formuler non seulement certaines intentions plutôt que d'autres*, mais également à le faire *d'une certaine manière et non pas n'importe comment*. Autrement dit, l'intentionnalité est complètement instruite par l'inscription sociale de l'agent, c'est-à-dire par son appartenance à un espace social qui se trouve être celui d'un problème public particulier, celui de la circulation.

C'est en ce sens que les intentions peuvent être considérées avant tout comme des prétentions. En effet, l'acteur est dans l'obligation structurale de rendre compte de ses actions sur le mode de l'autorité, c'est-à-dire à la fois de la paternité et de la maîtrise de son projet, qui doit apparaître comme singulier ; c'est là, nous l'avons vu, une condition de sa participation à l'action collective. Mais, ce faisant, il contribue, en même temps que tous les autres, à masquer à leurs yeux - comme aux nôtres - la disponibilité de structures sémantiques qui définissent leurs actions en termes à la fois généraux (comme « action technique » par exemple) et particuliers (comme « gestion de trafic » notamment). Autrement dit, si les acteurs prétendent toujours agir selon leurs intentions propres, comme si elles ne devaient rien à personne, sauf à leur réflexivité propre, il nous faut cependant admettre que formes et contenus des intentions techniques en matière de télématique routière sont collectivement élaborés ou encore *mutuellement empruntés*. En témoigne la prégnance des énoncés collectifs que nous avons présentés précédemment et qu'illustrera en fin d'ouvrage notre « dernier geste ».

Mais il faut cependant être très clair : cet « emprunt » ne peut alors être envisagé ni comme un contrat ni même comme une convention. D'abord, il n'est pas un contrat parce que cela supposerait deux choses : que les termes de l'emprunt soient explicités en pleine conscience par les acteurs ; qu'ils puissent attribuer une valeur différentielle à chaque contrat auquel ils pourraient potentiellement souscrire, et par là évaluer l'accord le plus profitable en regard de leur fonction d'utilité respective. Outre le fait qu'elles semblent parfaitement irréalistes (imaginez le nombre de contrats qu'un seul et même acteur aurait à établir dans un simple cours d'action), ces deux conditions appellent une interprétation de l'action en termes téléologiques, ce que nous cherchons précisément à éviter. Mais l'assignation de motifs n'est pas non plus une convention. Envisagée dans sa définition

canonique fournie par David Lewis comme équilibre de coordination des actions d'un collectif d'individus, autrement dit comme régularité de comportement maintenue à travers le temps⁵⁵, la convention suppose toujours chez l'acteur le choix de se conformer à cette convention, autrement dit une opération cognitive pleinement intentionnelle. Or, comme l'a montré Louis Quéré⁵⁶, cette conception épistémique de l'action n'est pas nécessaire pour comprendre la constitution de l'action collective : elle suppose qu'il faille nécessairement une concordance des théories utilisées par les acteurs (par exemple, qu'ils donnent le même sens au même mot) pour qu'ils s'entendent sur la mise en œuvre d'un cours d'action. Dans notre vocabulaire, cela voudrait dire qu'il faudrait que les acteurs donnent un contenu identique aux énoncés collectifs que nous avons évoqués dans la première partie de ce chapitre. Or, si cela peut bien sûr être le cas, nous avons vu également qu'un des caractères principaux de l'énoncé collectif est le flou, ou encore son caractère distributif, transversal. Et ceci n'empêche nullement les acteurs d'agir ; au contraire, ces énoncés apparaissent même comme des structures capacitantes pour l'action⁵⁷. Par conséquent, l'assignation réciproque de motifs et la prétention intentionnelle qui en est le corollaire ne peuvent être envisagées comme des conventions au sens de Lewis. Aucune décision ne porte sur l'adhésion d'un individu à une forme sociale.

De manière plus générale, on peut dire, nous semble-t-il, que si l'emprunt mutuel des intentions n'est ni un contrat ni une convention, c'est au fond pour une raison identique dans les deux cas : c'est que, pour que ces deux conceptions soient acceptables, il faut considérer qu'au départ les acteurs possèdent un certain nombre d'attributs (par exemple, des intérêts à contracter, ou la connaissance de la convention et la rationalité pour choisir de l'appliquer) ; autrement dit, toute vision téléologique de l'agir présuppose paradoxalement que les acteurs aient certaines propriétés au départ : la fin présuppose les fondements. Autrement dit, dans ce cadre, il serait toujours possible au sociologue de déterminer objectivement la nature et le contenu de ces fondements ou de ces attributs, bref la vraie intention d'un acteur. Mais cette présupposition est-elle vraiment nécessaire ? N'est-il pas possible ici de faire quelque économie ontologique et causale ? Comment envisager l'action sans la fonder dans l'intentionnalité propre, c'est-à-dire dans l'autorité ? Autrement dit, si l'emprunt des intentions n'est ni un contrat, ni une convention, comment pourrions le caractériser ?

Faute de mieux pour l'instant, on pourrait dire qu'il se rapproche du pacte, « qui est une relation duelle et complice » comme l'écrit Jean Baudrillard⁵⁸. Sans être, toujours, des partenaires, les acteurs ne sont en effet pas moins complices dans un jeu d'échanges implicites, par lequel ils entretiennent de fait ce qui ne peut plus être considéré comme des

⁵⁵ David Lewis, « Langages et langage », *Réseaux*, 62, 1993, pp.9-18.

⁵⁶ Louis Quéré, « A-t-on vraiment besoin de la notion de convention ? », *Réseaux*, 62, 1993, pp.19-42.

⁵⁷ L'idée selon laquelle les structures institutionnelles de l'action sont « capacitantes » est reprise à Jean De Munck (*L'institution sociale de l'esprit*, op. cit., p.140). Cependant, comme nous aurons l'occasion de le préciser dans notre conclusion, cet emprunt ne signifie pas que nous partageons sa conception de l'institution comme « dispositif cognitif collectif ».

propriétés mais bien comme une domanialité : celle de l'autorité et du pouvoir d'agir. La télématique routière pourrait ainsi être envisagée comme la forme revêtue par «l'entreprises» du problème de la circulation et d'un équipement technique en une période donnée : en ce sens, elle serait un domaine d'objets dont la gestion simultanément assure et exige l'autorité des membres du collectif d'énonciation routier. Et l'acquisition de cette autorité, de ce titre d'acteur, passe obligatoirement par l'interprétation de la réalité qui caractérise la communauté phénoménologique des gestionnaires de la route : le projet (développer des techniques de gestion du trafic) est appelé par la nature (problématique) de la circulation routière et se constitue en promesse de bienfait. Ainsi la gérabilité de la circulation est-elle une «inter-prétation» : en effet, agir exige d'inter-prêter le sens, les mots, les textes, les gestes, les objets. Et de ce caractère collectif de la signification d'un phénomène provient la force de son évidence : non pas que lui retirer du crédit puisse être envisager comme un risque pour l'acteur (ce qui ferait de son adhésion à ce prêt le produit d'une décision rationnelle, l'acteur voulant éviter de se voir refuser qu'on lui prête toute pertinence) mais au contraire que la créditer renseigne l'acteur sur sa prodigalité ou sa « charité ». Donald Davidson explique le sens de cette expression en distinguant les deux principes qui doivent s'appliquer si l'on doit pouvoir interpréter un locuteur :

📖 Le Principe de Cohérence engage l'interprète à lire ses propres critères de non contradiction logique dans la pensée du locuteur (dans certaines limites) ; le Principe de Correspondance engage le locuteur à considérer que le locuteur répond aux mêmes traits saillants du monde que ceux auxquels lui (interprète) répondrait dans des circonstances similaires. On peut appeler (et on a appelé) les deux principes principes de charité : l'un dote le locuteur d'un minimum de vérité logique, l'autre d'un degré minimum de croyances vraies sur le monde. L'interprétation réussie attribue nécessairement de la rationalité à celui qui est interprété.⁵⁹

Car en effet, avant d'être rationnelle ou irrationnelle, instrumentale ou symbolique, intéressée ou désintéressée, objective ou subjective, l'action est prétentieuse et dispendieuse : elle existe à crédit mais prête sans compter. Ainsi, les personnes préoccupées par le problème de la circulation forment-elles ce collectif d'énonciation par le partage de cette structure sémantique qu'est la gérance. Dans ce cadre, leurs intentions, leurs raisons, leurs « états d'esprit », peuvent être détachés de leur histoire personnelle et être envisagés comme des « états civils », *dans le double sens d'une histoire intelligible relativement à des conditions contextuelles, et d'un statut dans le monde civil, d'une position dans le système social*⁶⁰. Ainsi envisagés comme « communauté civile », comme « forme de socialisation », ce collectif n'a qu'une frontière : celle qui distingue l'action de l'art, comme le montrent notamment les œuvres de

⁵⁸ *Mots de passe*, Paris, Pauvert, 2000, p.21.

⁵⁹ Donald Davidson, « La mesure du mental », dans Dominique Janicaud (éd.), *L'intentionnalité en question. Entre phénoménologie et recherches cognitives*, Paris, Vrin, 1995, p.331.

⁶⁰ L. Kaufmann & L. Quéré, « Comment analyser les collectifs et les institutions ? Ethnométhodologie et holisme anthropologique », dans M. de Fornel, A. Ogien & L. Quéré (dir.), *L'ethnométhodologie. Une sociologie radicale*, Paris, La Découverte, 2001, p.374.

Ken Lum et de Pierre Vivant. Les autres distinctions qui le caractérisent sont le fruit d'un travail social de maîtrise pratique de cette gérance, maîtrise de laquelle naissent les pouvoirs différentiels au sein du champ même de la gestion routière.

Ceci dit, pour asseoir cette interprétation, il nous faudrait décrire les mécanismes de ce « pacte » et de sa formation ; bref, nous avons besoin d'une théorie morphogénétique du sens et de l'action.

