

CHAPITRE 4

DE LA GESTION A LA GERANCE

Quand on dit que la matière est solide, c'est comme si l'on disait qu'elle est indocile ;
c'est un rapport *d'elle à nous* et non *d'elle à elle*, malgré l'illusion contraire,
que nous spécifions de la sorte, aussi bien par le premier attribut que par le second.

Gabriel Tarde*

Si, comme l'a montré la réduction épistémique menée dans le chapitre précédent, le problème de la circulation n'appelle pas des réponses univoques, s'il connaît, pour reprendre les termes de Michel Foucault, des déplacements de son foyer de problématisation, si les définitions de sa nature sont l'objet de luttes entre groupes sociaux tout en ne s'excluant pas mutuellement, qu'est-ce qui fait que la question « comment gérer efficacement la circulation routière ? » a un sens, est énonçable, recevable et fondée, qu'est-ce qui donne une unité intelligible à une préoccupation gestionnaire, c'est-à-dire assure sa consistance ? Avancer, à l'instar du collectif d'énonciation routier, que c'est le problème générique de la circulation lui-même qui confère cette unité nous entraînerait dans une explication de type déterministe. En effet, la fonction (celle qui est attribuée par exemple à la signalisation lumineuse) ne serait alors finalement que la réponse engendrée par un stimulus physique (en l'occurrence, les encombrements dans les carrefours). La gestion, en tant que tentative d'accomplissement d'une telle fonction, s'assimilerait par conséquent à ce qui serait une activité purement opératoire, technique, vitale : elle assurerait l'assouvissement d'un pur besoin, au même titre que le cœur humain, pour faire référence à une analogie que nous aurons l'occasion de retrouver prochainement.

Mais si c'était vraiment le cas, ce besoin de régulation, d'ordonnancement, de rangement de la circulation routière ne pourrait-il pas, à l'instar de l'exemple de la mise en ordre d'une maison évoqué par Harry Collins¹, être pris en charge par des non-humains, comme des animaux ou, mieux, des machines « intelligentes »² ? Il semble bien que non, dans la mesure où ces êtres ne partagent pas avec les êtres humains ce que Patrick Pharo appelle « une

* Gabriel Tarde, *Monadologie et sociologie*, Le Plessis-Robinson, Institut Synthélabo, 1999 (éd. orig. 1895), p.97.

¹ Exemple repris et développé par Louis Quéré, « L'intentionnalité sans la téléologie ? Remarques sur *La créativité de l'agir* de H. Joas », communication au colloque « Situation, corporéité, socialité : au-delà des modèles de l'action rationnelle », Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 03/12/1999, ronéotypé, 27p.

² Une intelligence artificielle peut bien sûr assurer la gestion d'un carrefour à feux ; mais elle ne pourra jamais, de sa propre initiative, décider que la circulation automobile est un problème préoccupant qui mérite d'être pris en charge, notamment, par une gestion optimisée des carrefours.

communauté de situation phénoménologique des consciences dans le monde »³. Autrement dit, si la prétention gestionnaire possède une unité (et, comme nous le verrons, une structure) sémantique, celle-ci ne doit être recherchée ni dans les seuls phénomènes physiques (comme le disait Weber), ni dans les seuls objets techniques⁴, mais bien dans la conscience de ces choses qui les met en rapport opératoire, c'est-à-dire signifiant. Par conséquent, c'est cette conscience, cette situation phénoménologique, cette agence, qui doit être identifiée afin que nous soyons en mesure de procéder à une compréhension sociologique de l'activité gestionnaire. La gestion, comme mise en rapport technique de faits et d'outils, ne semble donc pouvoir être approchée qu'en passant – analytiquement s'entend⁵ – par la structure sémantique qui la définit et l'alimente. Nous appellerons *gérance* cette structure dont nous allons maintenant tenter la description⁶.

1| L'ATTRIBUTION FONCTIONNELLE

Ce à quoi nous allons nous essayer dans ce chapitre ressemble à ce qu'on pourrait appeler une réduction phénoménologique de la prétention gestionnaire en matière routière. Suspendant la thèse du caractère objectivement problématique de la circulation routière, par la reconnaissance duquel se définit l'essence de l'attitude gestionnaire comme de l'attitude de « l'homme de la rue »⁷, n'ayant plus ainsi à nous prononcer sur elle mais ayant plutôt fait passer ce problème du statut de fait indubitable à celui de caractère simplement possible, nous pourrions nous poser plus librement les questions suivantes : cette fameuse « fonction » de la gestion de la circulation, ce fameux « problème » de la circulation, comment apparaissent-ils aux yeux du collectif d'énonciation routier, comment nous apparaissent-ils, à vous et à moi ? comment en prenons-nous conscience ? ou, pour le dire autrement, comment s'affirme la nécessité d'une telle fonction en ce qui concerne le trafic routier ? Répondre à ces questions n'est pas simple, et exige un important travail analytique visant non pas à rompre avec les évidences les mieux ancrées mais à en dégager les formes d'expression.

Pour entamer ce travail, commençons d'abord par chercher quel but pourrait bien avoir le fait de construire des objets « commandant les passages du trafic automobile dans les

³ Patrick Pharo, *Le sens de l'action et la compréhension d'autrui*, op. cit., p.166.

⁴ En effet : nous nous contenterions de dire d'un feu tricolore, comme cela a été fait dans le premier chapitre, qu'il est composé de telles sortes de matériaux et en telles quantités, qu'il comprend tels types de câbles et de lampes, qu'il est recouvert de peinture de telle qualité, qu'il fonctionne selon tels modes de programmation, qu'il fut conçu en tels lieu et date par tel acteur, qu'il connaîtra telles évolutions futures, etc., que nous ne saurions encore rien de sa fonction - c'est-à-dire de sa raison d'être, de son sens.

⁵ Nous verrons plus loin que, d'un point de vue pratique, c'est-à-dire du point de vue des agents impliqués dans l'action, toute prétention gestionnaire ne peut s'accomplir qu'à condition de respecter cette structure sémantique. Les acteurs y passent donc aussi, mais selon une modalité tout à fait différente de la nôtre.

⁶ La gérance conjoint les deux sens de la gestion comme activité-toujours-en-cours (le participe présent du verbe gérer) et comme fonction d'une personne administrant un bien ou une entité pour le compte d'autrui (le gérant). Cette construction - « ni mot ni concept, mais d'abord liberté prise avec l'orthographe » - s'inspire en son principe de celle de la notion de différance proposée par Jacques Derrida (A. Jacob (dir.), *Encyclopédie philosophique universelle. Les notions philosophiques*, Paris, PUF, 1990, p.656).

⁷ Denis Seron, *Introduction à la méthode phénoménologique*, Bruxelles, De Boeck, 2001, p.31.

carrefours ». Pour ce faire, lisons ce qu'écrivent les observateurs de la circulation routière. Nombre d'entre eux l'ont comparée à la circulation sanguine, attribuant des fonctions identiques aux organes de l'une et de l'autre. Alors que Marcel Roncayolo parle de l'infrastructure des réseaux techniques comme du « métabolisme urbain »⁸, reprenant ainsi une image déjà utilisée de nombreuses fois par des urbanistes célèbres (Cerdà, Wright, etc.) dans leur description respective de la ville automobile idéale⁹, René Héron de Villefosse entame son *Histoire des grandes routes de France* par cette analogie :

📖 Circulation... ce mot unique désigne aussi bien la vitalité d'un être que celle d'un pays. Lorsqu'elle cesse : pour le premier, c'est la mort, pour le second, la paralysie. Les globules rouges ne doivent pas s'arrêter, pas plus que les véhicules, dans les artères car ce même mot s'emploie pour notre sang et pour nos voitures.¹⁰

Un récent ouvrage didactique consacré aux transports se clôturait quant à lui sur un propos identique en l'esprit :

📖 Comme un organe vivant doté d'un immense et complexe appareil circulatoire, notre planète, au-delà de la spécificité des nombreux espaces géographiques zonaux et azonaux qui la composent, est parcourue par un écheveau extraordinaire dont les fils disparates sont les réseaux de télécommunications, les voies aériennes, maritimes, les routes terrestres, les chemins de fer, les fleuves et canaux... qui sont autant d'éléments constitutifs de son unité.¹¹

Comme l'illustrent ces diverses citations, la circulation routière se voit généralement attribuer une téléologie analogue à celle de la circulation sanguine, à savoir la vie¹², le développement, la croissance, la santé, le dynamisme, non plus d'un corps humain, mais d'un corps social (ville, région, nation, monde...). Et à l'image du cœur, le feu tricolore est ce qui rythme et impulse l'écoulement des flux automobiles dans les artères routières. Mais il existe cependant une différence entre ces deux organes : contrairement au feu, le cœur n'a pas été inventé par l'homme. Leur comportement est cependant dit également fonctionnel. Il faut donc ici opérer une distinction entre deux modalités de la fonctionnalité. G.H. Von Wright en propose une conceptualisation en distinguant les comportements « purposeful » et « purposive »¹³. Dans le premier cas, on qualifie un comportement ou un processus requis pour assurer le fonctionnement d'un système (sous-entendu naturel ou artificiel). Ainsi, la chlorophylle des plantes a pour fonction (c'est-à-dire pour but) d'assurer la nécessaire photosynthèse des plantes. La fonction de pompage du sang par le cœur humain aurait le même caractère de comportement « purposeful ». Dans le second cas, apparaît une visée intentionnelle des buts, qui fait du lien entre les phénomènes non plus une nécessité naturelle

⁸ Marcel Roncayolo, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p.241.

⁹ Voir les explications qu'en donne Gabriel Dupuy, *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Colin, 1991, tout particulièrement sur la question des carrefours au chapitre V.

¹⁰ René Héron de Villefosse, *Histoire des grandes routes de France*, Paris, Perrin, 1975, p.11.

¹¹ J. Marcadon, E. Auphan, A. Barré, M. Chesnais, *Les transports. Géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui*, Paris, Colin, 1997, p.204.

¹² La devise de l'AIPCR est précisément *Via Vita*, « La route c'est la vie – Roads for Life ».

mais un rapport logique (ou plus exactement téléologique, c'est-à-dire logique en fonction d'un but visé). Autrement dit, on se situe dans le cadre de l'action humaine et de l'inférence pratique, et Von Wright parle alors d'explication « téléologique authentique ». L'invention du feu de signalisation relèverait bien sûr de cette seconde catégorie de comportement.

Un autre philosophe, John Searle, a proposé une conceptualisation légèrement différente de cette dualité sémantique de la notion de fonctionnalité¹⁴. Il distingue à ce sujet les fonctions agentives et non agentives. Les premières ont trait aux fins pratiques des individus et sont assignées intentionnellement à des objets naturels ou artificiels, rendant ainsi possible l'atteinte de ces fins. C'est bien sûr le cas du feu rouge. Par contre, certaines fonctions sont attribuées à des organes ou des processus apparaissant naturellement, c'est-à-dire sans intervention humaine. Ainsi en est-il de la fonction attribuée au cœur humain. Il pompe le sang indépendamment de notre intention qu'il le fasse, et nous n'avons pas mis au point son mécanisme interne ; de même, il n'a pas été ajouté au système circulatoire du corps humain : il en est une partie constituante naturellement. Le feu tricolore, au contraire, a été inséré dans le système de la circulation routière dans un temps postérieur à sa genèse, et ne lui apparaît consubstantiel qu'en apparence (le développement actuellement impressionnant du nombre de carrefours giratoires étant la preuve de sa toute relative nécessité). Comme on le voit, la distinction proposée par Searle recouvre en grande partie celle avancée par Von Wright, les deux différenciant finalement des fonctions naturelles et des fonctions attribuées par l'homme à des objets ou des processus artificiels.

Mais Searle propose une autre typologie qui concerne cette fois-ci non plus la notion de fonction mais celle de règle. Il souligne à cette occasion que le code de la route, dont le feu tricolore est une pièce constituante, est un exemple de règle régulative, c'est-à-dire de règle venant réguler un phénomène qui lui préexiste et existe en dehors d'elle. Il existerait un autre type de règle, la règle constitutive, qui crée et rend possibles les actions reposant sur elle. Le jeu d'échecs, impossible sans ses règles, repose ainsi sur des règles constitutives. Celles-ci ne viennent pas régler une situation existant antérieurement ; s'il n'y a pas de règles d'échecs, il n'y a tout simplement pas de jeu. Par extension, on pourrait dire que le cœur assure une fonction constitutive car, sans lui, il n'y aurait tout simplement pas de vie possible pour l'être humain. Par contre, la fonction du feu de signalisation semble bien régulative : la circulation routière existait avant sa création, et peut exister sans lui.

Cependant, en l'absence de cette règle (imaginons que le feu de signalisation n'ait jamais été inventé) ou dans le cas où la fonction ne serait plus assurée, l'état de la circulation routière serait sans doute *moins bon* (ou, diront certains, plus mauvais !) : les pannes de la signalisation lumineuse des carrefours en fournissent les meilleures illustrations ! Ce jugement, qui pourrait venir à l'esprit de chacun d'entre nous, révèle, au-delà de sa banalité, une donnée extrêmement importante : la fonctionnalité semble indissociable d'un cadre normatif dans lequel elle est posée. En effet, dans ces grands organismes que sont les systèmes de circulation, se développent un certain nombre de phénomènes et d'états jugés indésirables en regard de leur

¹³ G.H. Von Wright, *Explanation and Understanding*, Londres, Routledge and Kegan Paul, 1971.

¹⁴ John Searle, *La construction de la réalité sociale*, Paris, Gallimard, 1998.

téléologie respective. Mais alors que nous n'avons jamais connu d'homme sans organe cardiaque, et qu'en conséquence nous ne pouvons pas dire que le cœur est apparu *pour* permettre la vie, il fut un temps où le trafic automobile s'écoulait sans la présence de feux tricolores ; mais apparurent progressivement certains problèmes, qui amenèrent à l'invention et à l'adoption de la signalisation qui, elle, avait *pour but* de les traiter. Ainsi, John Searle franchit un pas de plus et avance que la possession ou l'attribution d'une fonction à un organe, naturel ou artificiel, est toujours relative à celui (ou celle) qui observe cet organe et le système dans lequel il est inclus. Autrement dit, il y va des intérêts ou des valeurs de cet observateur. Ainsi, la fonction attribuée au feu tricolore (*commander les passages du trafic automobile*, selon les mots du Larousse) est à mettre en relation avec les motivations de l'observateur - plus exactement de l'ensemble des observateurs - du phénomène de la circulation routière. Mais quelles sont-elles, ces motivations ? Et que signifie être « observateur de la circulation » ?

L'exemple que prend le philosophe américain est à nouveau éclairant, puisque, pédagogiquement, le cas du cœur humain montre en effet que les attributions fonctionnelles, même en ce qui concerne des « fonctions » naturelles (« *purposeful* » ou « *non agentives* »), ne peuvent s'opérer qu'à l'intérieur d'un ensemble d'assignations de valeurs. Ainsi, il n'est possible de dire « la fonction du cœur est de pomper le sang » que dans le cadre axiologique dans lequel on considère la vie et la survie comme des valeurs, comme des choses bonnes. En fait, ici, la fonction du cœur lui est attribuée relativement à une fin (la vie) que l'observateur considère comme bonne. Il suffit pour s'en convaincre de prendre l'exemple du cancer : en aucun cas, nous ne dirions que sa fonction est d'accélérer la mort. Or, si nous prisions l'extinction par dessus tout, nous pourrions le dire, et nous aurions alors du mal à admettre que la fonction du cœur est de maintenir la vie par la propulsion du sang dans l'organisme. Autrement dit, l'assignation de fonction ajoute un ensemble de valeurs (des buts, des téléologies, des appréciations, etc.) à l'interprétation causale, naturaliste ou scientifique des faits, c'est-à-dire aux faits considérés de manière intrinsèque. Dans le cas de la circulation routière, il s'agirait donc d'identifier quel est cet ensemble de valeurs au sein duquel s'opère l'attribution d'une fonction au feu tricolore, fonction qu'il est impossible de déduire de la seule description intrinsèque de l'objet technique, comme nous l'avons vu.

2| LA DEPLORATION

Ce que nous voudrions montrer ici, c'est que la désignation du caractère problématique de la circulation routière est, tout comme l'assignation fonctionnelle, un « jugement de valeurs » porté sur une situation existante, c'est-à-dire est relative aux « intérêts » de certains de ses observateurs. Il faudra évidemment préciser ce que nous entendons par ces termes, et même voir s'ils sont satisfaisants. Mais comme c'est bien en regard de cette appréciation qu'une fonction a ainsi été assignée à un dispositif mécanique qui deviendra progressivement le feu tricolore, on peut d'abord se poser la question de savoir comment s'opère cette appréciation : quelles en sont les formes assignables ? quels en sont les signes ? quelles en sont les conditions

de réalisation ? Nous voudrions montrer maintenant que les phénomènes ainsi appréciés peuvent être en fait perçus par différentes voies d'accès et mis en évidence par divers procédés de mises en formes, qui en font alors précisément des objets de communication et d'appréciation. En examinant plus en détail les unes et les autres, nous serons en mesure de mieux saisir le statut sémantique du feu de signalisation et ainsi d'explorer les conséquences interprétatives qu'il s'agit de tirer pour une démarche d'analyse sociologique.

Lorsqu'un observateur prend en considération la circulation routière, il peut non seulement décrire, en des termes plus ou moins admiratifs, le système des voies, des artères et des entités qui y circulent, mais il doit généralement aussi en constater des aspects plus fâcheux. Ainsi, le très sérieux Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement¹⁵ définit-il sobrement la circulation comme le *mouvement des véhicules sur la voirie*, mais ajoute aussitôt : *la circulation est cause de nuisances importantes (bruit, pollution de l'air, accidents, coupure du tissu urbain, dégradation du paysage)*. Dans un vocabulaire plus économique, la Conférence Européenne des Ministres des Transports a pu déclarer :

Les activités de transports jouent un rôle essentiel dans l'activité économique des pays de l'OCDE. Non seulement elles permettent la circulation efficiente d'une vaste gamme de produits et de services, mais en outre ce secteur constitue en soi une activité économique capitale. Malgré ce poids économique, les marchés de transport négligent souvent de prendre en compte tous les coûts (ou les avantages) sociaux résultant des services de transport dans la détermination des prix. Certaines de ces « externalités » se présentent sous la forme d'une augmentation des atteintes à l'environnement naturel, telles que les pollutions atmosphérique et acoustique. D'autres prennent des formes différentes, comme les risques accrus d'accidents ou l'accroissement des encombrements.¹⁶

Et dans les documents relatifs à la télématique routière, des plus anciens aux plus récents, on retrouve encore une séquence identique. Ainsi, le rapport *ITS Handbook 2000* publié par l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route s'ouvre-t-il sur ces mots :

Transportation is a driving force behind economic development and the well-being of all people around the world. Modern life demands growing mobility. Frequently it is secured through ever-increasing use of private cars. The resulting burdens on a transport infrastructure that is already heavily stretched are multiplying. Despite major expenditures on new road infrastructures, traffic congestion continues to rise. Past gains in road safety and environmental improvements are decreasing.¹⁷

Dix ans plus tôt, dans le premier rapport sur le programme européen en matière de télématique routière, on pouvait déjà lire quelque chose de fort semblable :

Transport plays a very important role in the development of the European economy. It represents more than 6% of GNP, whilst more than 10% of the average family budget is devoted

¹⁵ Paris, PUF, 1988, p.134.

¹⁶ C.E.M.T., *Internaliser les coûts sociaux des transports*, Paris, OCDE, 1994, p.3.

¹⁷ Kan Chen & John C. Miles (eds), *ITS Handbook 2000. Recommendations from the World Road Association*, Boston, Artech House, 1999, p.xvii.

to transport. Car ownership has been increasing steadily over the last decade: there are now some 120 million motor cars in Europe nevertheless the rate of car ownership still lags substantially behind the average U.S. level (330 versus 550 cars per 1,000 inhabitants), indicating that further growth can be expected. However a continuing growth in traffic volumes has not been matched by a corresponding investment in infrastructure. [...] These problems exacerbate the negative effects of road transport on human safety and the environment [...]. Increasing congestion and diseconomies in road transport affect not only travellers but also freight movements on which society depends. The social, political and economic implications of the problem are pushing transport to the forefront of current concerns.¹⁸

Ces quelques documents (et une myriade d'autres qui pourraient leur être adjoints) montrent la récurrence de l'opération de *déploration* qui accompagne toute communication au sujet de la circulation routière. La déploration peut être définie comme l'acte verbal ou écrit par lequel sont mis en évidence des aspects d'un phénomène jugés indésirables du point de vue du locuteur. Phénomène indispensable si pas admirable, la circulation routière n'en apparaît pas moins consubstantiellement déplorable, provoquant inévitablement des désagréments et des conséquences fâcheuses qu'on ne peut pas ne pas constater¹⁹.

Arrêtons-nous cependant un instant sur cette toute simple constatation ; elle mérite en réalité toute notre attention car son innocuité n'est qu'apparente. En effet, elle engage pour celui qui la pose, aussi subrepticement soit-il, bien plus qu'un simple état de faits ; plus exactement, elle fait état d'une position du locuteur par rapport à son objet. L'art nous enseigne en effet qu'il est possible d'entretenir un rapport non déplorant à la circulation routière, même si, effectivement, un tel rapport artistique exige néanmoins que le trafic automobile soit pris comme objet, c'est-à-dire apparaisse comme objet à la conscience de l'artiste. Il ne suffit donc pas, d'un point de vue sociologique, de dire que le phénomène de la circulation routière constitue un objet ou un « passif » intentionnel ; il faut encore préciser les « termes intentionnels » (qui, comme on s'en aperçoit, peuvent être de plusieurs types) dans lesquels il est visé et, surtout, chercher à en décrire la structure²⁰.

Il semble que l'on puisse caractériser la position déplorante à l'aide de deux coordonnées, l'une phénoménologique et l'autre gnoséologique. La première question que l'on peut se poser est en effet de savoir comment, en tant qu'individu, un observateur quelconque - par exemple l'auteur de ces lignes - peut rencontrer l'objet de son observation, à savoir la circulation routière. Il peut en fait emprunter deux voies d'accès phénoménologiquement différentes. D'une part, lorsque je conduis une voiture ou lorsque je marche dans la rue, je fais l'expérience de la circulation, j'y suis pris. Je vois qu'il y a des voitures, des piétons ou d'autres véhicules, que je ne dois pas heurter ou que je dois éviter ; je peux aussi être bloqué régulièrement ou non dans une file de voitures, toujours au même endroit ou au contraire de manière plus

¹⁸ Commission of the European Communities, *Drive '89. The DRIVE Programme in 1989*, Brussels, 1989, p.9.

¹⁹ C'est ce qui sera par exemple à l'origine de la pensée urbanistique du célèbre Le Corbusier : « Tout d'abord cette constatation : aucune ville actuelle ne possède un *programme de circulation*. Le problème est entièrement neuf ; il était imprévisible il y a cinquante ans. Nous voici assaillis par le déclenchement automatique des conséquences », écrit-il ainsi en 1925 (*Urbanisme*, Paris, Flammarion, 1994 (1925), p.249).

²⁰ Vincent Descombes définit ainsi les termes intentionnels : « les termes intentionnels permettent de dire comment les choses se présentent à quelqu'un » (*Les institutions du sens*, op. cit., p.9).

aléatoire ; je peux avoir assisté à un accident, ou en avoir vu les signes post factum, ou encore y avoir été moi-même impliqué ; je peux faire l'expérience, répétée ou non, du stress, des mauvaises odeurs, du froid ou de la chaleur, ou au contraire du plaisir, de l'excitation au volant ; je peux avoir commis des infractions au code de la route, ou avoir vu d'autres personnes en commettre ; je peux, en tant qu'usager de la route, avoir fait l'expérience de ma défaillance ou de ma fragilité (par exemple comme piéton par rapport aux automobilistes, ou comme automobiliste par rapport aux chauffeurs de camions) ou, à l'inverse, de ma puissance (en effectuant par exemple une manœuvre de dépassement hardie). Et je pourrais encore ajouter d'autres exemples à cette liste d'expériences vécues *en première personne*. Mais toutes ont pour point commun d'être produites par des situations dans lesquelles je suis *pris dans* la circulation, voire même *pris par* elle - comme lorsqu'on dit de quelqu'un qu'il est pris par ce qu'il fait, signifiant par là que tout ce qui est extérieur à cette activité disparaît à ses yeux.

A partir de ces expériences vécues par chacun en première personne, tout individu peut procéder à un certain nombre d'inférences au sujet de la circulation routière « en général ». Ces inférences, fondées ou non, vont instruire les opinions des personnes au sujet de la circulation et de ses problèmes. Elles peuvent se former à travers trois canaux qu'on peut distinguer logiquement. D'abord, un individu peut penser que les autres usagers de la route, qui sont pris dans les mêmes situations que lui, doivent très probablement éprouver des sentiments identiques et par conséquent porter sur ces situations des jugements concordants avec les siens. On pourrait parler de cette posture comme de la postulation d'une communauté de vécus. Ensuite, un individu peut parler avec d'autres usagers et constater à cette occasion qu'ils partagent effectivement des opinions communes au sujet de la circulation routière. Se forme ici ce qu'on pourrait appeler un « savoir circulant » sur la circulation. Enfin, chaque individu va réceptionner une plus ou moins grande portion des *discours de plus en plus nombreux (articles de presse, interventions à la radio ou à la télévision, prises de position politiques, rapports d'études ou sondages d'opinion, etc.) portant sur la « voiture », la « circulation » ou les « accidents de la route* ²¹, qui eux-mêmes mettent en exergue diverses caractéristiques des faits de circulation. On pourrait les qualifier de « savoirs médiatiques ».

Concrètement, les inférences ou les opinions de chacun d'entre nous sont généralement produites par l'intrication des influences de ces trois canaux. Mais n'y a-t-il cependant aucune différence entre les conditions de production de chacun de ces « savoirs » ? On voit bien que, dans le deuxième cas, les interlocuteurs sont dans une position identique l'un par rapport à l'autre mais aussi chacun par rapport au phénomène de la circulation routière : simplement, ils partagent des expériences vécues à son sujet. Ils sont donc, vis-à-vis de la circulation, dans un rapport phénoménologiquement identique à celui qu'ils connaissent dans la première situation qu'on a évoquée. Mais les propos des dictionnaires, des rapports techniques, des déclarations officielles, des informations médiatiques, comme ceux qui ont été cités précédemment, et qui sont bien des productions résultant du troisième canal que nous venons de distinguer, sont-ils, eux, identiques aux « prises » qu'ont nos deux interlocuteurs sur la circulation ? D'un point de

²¹ Luc Boltanski, «Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2, 1975, p.25.

vue phénoménologique, la réponse est négative : ils constituent au contraire une voie d'accès au phénomène radicalement différente. Le mode de saisie de la circulation était physique et corporel pour chacun des locuteurs dans les premier et deuxième cas ; il devient graphique et intellectuel pour les « observateurs » ou les producteurs de messages du troisième canal. Alors que l'expérience vécue de la circulation est originellement et irrémédiablement individuelle pour chacun, résultant du déplacement de notre corps dans le trafic²² (ce qui n'empêche nullement le partage verbal ou écrit de cette expérience), l'exposition de la circulation dans le troisième cas est doublement collective : dans sa visée (communiquer à son sujet) et dans son objet (le sujet de cette communication est le phénomène collectif de la circulation)²³. A partir de ces constatations, on se rend compte que l'une et l'autre voies d'accès à la circulation correspondent à ce que l'on pourrait appeler en première approche l'occupation de positions ou l'exercice de rôles différents. L'expérience vécue est générée par la position d'acteur ou de sujet de la circulation (piéton, automobiliste, motocycliste, etc.)²⁴. Par contre, l'exposition graphique correspond au rôle d'observateur de la circulation. La différence entre ces deux positions se résume grossièrement ainsi : être pris dans/avoir prise sur la circulation (du point de vue d'un locuteur) ou être vu dans/avoir vue sur (du point de vue d'un observateur). Bien sûr, un même individu peut occuper alternativement l'une et l'autre position, et ces occupations successives peuvent même s'instruire réciproquement. Ou encore, une expérience vécue en première personne peut amener un individu à vouloir occuper la position d'observateur²⁵. Mais ces interférences ne peuvent effacer la différence phénoménologique irréductible entre ces deux positions.

²² Après sa naissance, j'ai transporté mon enfant de l'hôpital à mon domicile *en voiture*. Harnaché dans son landau, il a fait là sa première expérience, corporelle et individuelle, de la circulation routière.

²³ Le deuxième canal inférentiel que nous avons évoqué constitue en fait une situation intermédiaire : dans ce cas en effet, la circulation devient également un objet collectif et un objet de communication ; mais par contre, contrairement aux expositions graphiques de la circulation par les « observateurs » du troisième canal, les interlocuteurs partagent des expériences vécues en première personne (par eux ou par d'autres individus). Ce n'est pas le cas des « observateurs » qui n'exposent jamais ces expériences. Il s'agit alors de s'interroger sur les conditions et les raisons de ce silence.

²⁴ On soulignera la substituabilité de ces deux termes aux significations ambiguës : on peut être acteur au sens fort du terme (maître de son action) ou au contraire être l'acteur d'une pièce écrite par quelqu'un d'autre ; de même, on peut être sujet au sens fort du terme (lieu d'une réflexivité consciente et capacitante) ou sujet subordonné à un souverain. Dans le cas de la circulation routière, cette ambiguïté se résume, comme on l'a vu, dans l'alternative être pris dans/être pris par la circulation. On pourrait peut-être recourir au mot « effectuateur de déplacement », s'il existait, pour éliminer toute confusion.

²⁵ L'américain W.P. Eno, fondateur de la gestion du trafic en tant que « discipline » ou « profession », décrit ainsi ce qui l'a amené à ce projet : « I have often been asked how I came to take up this work and devote my life to it but I hesitate to give much space to this as I doubt its being of interest to the average person. However, my first recollection of traffic confusion was when I was seven years old. I was born and lived until I was nine, at 26 East 23d Street, New York. My father's office was on lower Broadway, on the right hand side, going down. I should judge, and according to my recollection, it must have been somewhere below the City Hall and near P.T. Barnum's Museum. One day I drove down there with my mother in an open carriage, known as a barouche, and on returning home, we were caught in a traffic jam on Broadway. It took at least half an hour to get out of it. In those days, many years before the motor car came into use, it seemed as though a dozen vehicles could cause a blockade, since neither drivers nor police, if there were any around, knew anything about the control of traffic or the proper thing to do. [...] This was my first experience with what disorder could do; and from that time I was not able to keep my mind from dwelling on the problem, to see if I could evolve something that would bring order out of a chaotic condition. » (William P. Eno, *The Story of Highway Traffic Control*, op. cit., pp.1-2).

Cependant, la distinction que nous venons d'opérer ne suffit pas à caractériser les conditions de la déploration. En effet, dans chacune des deux situations phénoménologiques, la déploration est possible. Rien n'empêche un individu de considérer le phénomène de la circulation dans lequel il est pris comme problématique, adverse, irritant. En fait, pour bien comprendre la déploration qui fonde la gérance comme structure sémantique, il nous faut encore préciser la seconde coordonnée par laquelle il est possible de décrire la situation dans laquelle se trouvent les membres de ce que nous avons appelé le collectif d'énonciation routier. Nous avons annoncé que celle-ci était gnoséologique. Par là, nous voulons signifier que sont possibles deux attitudes différentes envers le monde. L'une peut s'apparenter à ce qu'on nommerait volontiers de l'indifférence ou de l'*insouciance*, à savoir une attitude non réceptive au caractère problématique de la réalité envisagée, en l'occurrence de la circulation routière. Expérimenter le trafic en première personne ne force pas inconditionnellement à reconnaître son aspect préoccupant (même si, indéniablement, il le permet également). On peut même penser qu'une telle reconnaissance rendrait cognitivement voire axiologiquement difficile, si pas impossible (dans le cas où elle serait constante), la pratique même du déplacement au sein de la circulation²⁶. En d'autres mots, l'attitude insouciance est logiquement possible, psychologiquement souhaitable et empiriquement constatée. Elle ne peut être phénoménologiquement considérée comme anormale, et nous la qualifierons plutôt d'indifférence même si elle peut être envisagée à certains égards comme de la mauvaise foi. Ces « égards » sont précisément ceux qui définissent l'attitude opposée, qui peut être appelée préoccupation ou *souciance*. Elle consiste en une réceptivité épistémique et morale envers les problèmes présents ou futurs de la réalité routière. Cette souciance peut être le fait d'un individu (d'un « citoyen lambda » comme dans la figure 35) et prendra alors la forme de l'irritation ou de l'indignation. Mais elle caractérise surtout les responsables de la gestion de la circulation²⁷. Et comme cette responsabilité engage obligatoirement une (re)connaissance de la circulation relevant du second type phénoménologique décrit plus haut, faire preuve d'insouciance, d'indifférence ou d'inactivité est pour ces « responsables » une marque d'irresponsabilité. Le cas, rapporté au chapitre 2, du recours en carence contre le Conseil « Transports » des Communautés européennes en est une parfaite illustration.

	Insouciance	Souciance
Expérience	<i>indifférence</i>	<i>irritation - indignation</i>
Exposition	<i>irresponsabilité</i>	<i>gestion</i>

Fig. 36 – Figures phénoménologiques de la circulation routière

²⁶ Pour une présentation extensive des « vécus » non soucieux (et qui sont toujours, pour cette raison, qualifiés de symboliques, mythologiques ou oniriques), voir Maryse Pervanchon, *Du monde de la voiture au monde social. Conduire et se conduire*, Paris, L'Harmattan, 1999.

²⁷ En 1929, René Béringuier, évoquant le problème de la circulation, mentionne l'insouciance comme cause des imprudences sur la route (*Le problème de la circulation*, op. cit., p.131). En 2000, Gilles Malaterre, directeur du

Par ailleurs, il apparaît avec évidence que ces deux économies de la pratique renvoient non plus seulement à des positions mais aussi à des fonctions ou des occupations sociales différentes, et donc à des systèmes de relations sociales orientées, dont il s'agirait de décrire l'organisation interne. Ce que nous ne saurions manquer de faire dans la suite de ce travail. On peut cependant déjà constater, en croisant les dimensions que nous avons distinguées, que ces positions sociales différentes renvoient également à des capacités inégales d'énonciation et/ou de traitement du problème de la circulation.

Ces précisions étant faites, nous sommes maintenant en mesure de dire que la prétention à la gestion des aspects problématiques de la circulation routière ne peut apparaître comme significative qu'en un lieu social caractérisé par :

- une saisie phénoménologique de la circulation que nous nommerons « exposition graphique » ;
- une attitude gnoséologique envers elle que nous appellerons « souciance ».

Cette localisation sociale particulière autorise donc une attitude (pour parler de manière relativement neutre), une éthique (au sens de Max Weber), un ethos (au sens de Pierre Bourdieu) ou encore une *agence* (comme nous allons le préciser bientôt) qui consiste à *poser le problème* de la circulation²⁸. D'un point de vue empirique, cette déposition ne peut être observée que lorsque le locuteur ou l'acteur occupe une certaine position ou exerce un certain rôle, c'est-à-dire lorsque les conditions que nous venons de décrire sont réunies.

En prendre conscience revêt selon nous une double importance épistémologique.

D'une part, cela devrait nous permettre d'opérer l'objectivation de cette « agence » et, corrélativement, sa mise à distance. Il s'agit en effet pour nous d'éviter autant que faire se peut une familiarité de point de vue avec les occupants de cette position. Le sociologue universitaire n'est-il pas en effet dans une position phénoménologique et gnoséologique adjacente voire identique à celle que nous venons de décrire ? N'envisage-t-il pas la réalité sociale comme objet de communication et n'est-il pas généralement préoccupé par certains de ses aspects, que sa fonction sociale et professionnelle enjoint légitimement d'envisager ? Cependant, ses colocataires routiers, habilités qu'ils sont à occuper cette position pour des raisons pragmatiques certes fort différentes mais qui toutes fondent la pertinence ou du moins la recevabilité des propos qu'ils tiennent à partir d'elle, nourrissent vis-à-vis de l'objet « circulation routière » un type de projet que, personnellement, nous ne voulons (et ne pouvons ?) partager. Censément sensible, comme eux, aux attentes (que Bourdieu qualifie emphatiquement d'eschatologiques) qu'engendre inéluctablement, pour ceux qui l'opèrent, la déploration des aspects fâcheux de la circulation routière, mais également aux appels inconscients que lui adresse un humanisme culturellement dominant, et de surcroît officiellement plébiscité par l'institution qui emploie l'auteur de ces lignes, ce dernier est tenté

laboratoire de psychologie de la conduite à l'INRETS, écrit ceci : « La voiture est le symbole du paradoxe d'une insouciance personnelle et d'une exigence collective » (« Risque et sécurité sur la route », *Projet*, 261, 2000, p.4).

²⁸ La déploration est un des aspects de cette agence, dont nous poursuivons la caractérisation dans le prochain paragraphe.

de rendre compte de ses actes scientifiques non seulement vis-à-vis de ses pairs et de la discipline qu'ils incarnent mais aussi, principalement (mais pas uniquement) pour des raisons alimentaires, envers le « problème social » qui constitue en première approche l'objet de sa recherche. Autrement dit, à force de « communier » avec ce prétendu objet scientifique « tout donné », nous en viendrions à confondre problème social et problème sociologique, écueil qu'un Peter Berger, notamment, a signalé de longue date²⁹.

Or, précisément, cette prise de conscience doit nous aider à éviter la confusion sans cesse guettante entre ce qui est objectivement un objet de préoccupations et le produit d'une préoccupation objectivée. Pour le dire autrement, l'objet de notre recherche n'est pas identique à l'objet qui préoccupe ceux qui occupent la position que nous avons décrite précédemment³⁰. Quant à savoir quel est exactement notre objet, il est sans doute précoce de l'affirmer d'une phrase, mais il apparaît avec évidence qu'il serait plutôt un système de relations qu'un objet brut (et problématique par surcroît). Une plus grande précision exigerait qu'ait été antérieurement exploré le bassin sémantique qui regroupe des termes comme ceux de problème, de fonction, de préoccupation, etc. (chacun, par leur usage à la fois commun et savant, revêtant un caractère subrepticement amphibolique). C'est pourquoi nous allons poursuivre cette exploration, et maintenant qu'ont été examinées les conditions de l'opération de déploration, nous pourrions envisager ce qu'elle implique de manière récurrente. Ce corollaire obligé de la déploration, nous l'appellerons la déonticité.

Mais pour clôturer cette section, retenons ceci : la déploration est corrélative de l'occupation d'une *position* déterminée ou de l'exercice d'un *rôle* particuliers.

3| L'ASSIGNATION DEONTIQUE

Le rapport au monde qu'autorise la position sociale que nous venons de décrire n'est jamais seulement déploratoire. Le caractère déplorable de la circulation routière qui est ainsi mis en exergue engage une obligation qu'on pourrait dire de prise en charge des problèmes routiers. Dans notre vocabulaire, nous dirons ainsi que la position sociale évoquée précédemment et caractérisée par l'exposition graphique et la souciance, possède outre ces deux traits celui de la déonticité. Ce qui signifie que la déploration ou la reconnaissance de faits problématiques, que rend précisément possible l'occupation de cette position, rend « obligatoire » une visée interventionniste sur ces faits, c'est-à-dire contraint à y répondre ; on pourrait dire en quelque sorte que la position d'observateur de la circulation assigne des devoirs et des responsabilités à ce même observateur. Dans tous les discours du collectif d'énonciation routier, ce sont les problèmes causés par l'automobile qui appellent, eux-mêmes en quelque sorte, à leur prise en charge ; du côté des institutions et des organisations répond la volonté consciente d'assurer cette charge. Pour ces dernières, répondre à cet « appel » est fondamental, en ce que

²⁹ Peter Berger, *Comprendre la sociologie*, Resma, 1973, pp.59-61.

l'indifférence par rapport aux problèmes sociaux remet en cause la fonction purement instrumentale qu'elles sont censées remplir³¹.

En fait, pour préciser encore un peu plus les choses, on pourrait dire que l'assignation déontique ou la « déonticisation » est un processus exactement inverse à celui de la résignation ou du fatalisme (qui, s'ils peuvent être acceptables à un niveau individuel, ne le sont pas à un niveau institutionnel) : alors que ceux-ci entraînent la soumission aux faits, celle-là entend une mission vis-à-vis des faits. Elle n'est pas l'action ; elle est son attribut, le prédicat commun à chacun de ses auteurs³². Bien sûr, elle peut prendre des formes très variées, allant de la simple verbalisation par un quidam d'une idée de solution ou d'une critique à l'égard de pratiques existantes, jusqu'à l'exercice professionnel et quotidien de missions de gestion des effets pervers de la circulation. Surtout, elle peut revêtir deux aspects opposés mais qui expriment la même opération : soit celui de la résolution, soit celui de la dénonciation.

La résolution est la modalité par laquelle un acteur propose des mesures ou s'engage à agir pour prendre en charge les problèmes qui ont été préalablement identifiés, aussi bien explicitement qu'implicitement. C'est typiquement le cas du texte de loi, du langage administratif ou du programme politique. Mais le discours commercial ou industriel accompagnant la promotion d'un produit ou d'un procédé peut se retrouver dans cette catégorie. Citons-en quelques exemples.

La loi belge relative à la police de la circulation routière du 16 mars 1968 déclare en son article premier : *Le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique*. La Cour de Cassation précise au sujet de cet article que *la police de la circulation routière a pour objet la conservation des routes et la sûreté de la circulation*³³. Le reste du texte de loi énumère l'ensemble des mesures ou des résolutions arrêtées par le législateur en vue de régler l'activité du roulage sur le territoire national.

³⁰ Nous pourrions encore être plus clair en disant que nous nous démarquons de toute volonté de traiter le problème de la mobilité, c'est-à-dire d'apporter une contribution à sa gestion pratique. Notre démarche repose sur une stratégie de connaissance, et donc d'écriture, différente de celle des « responsables de la circulation ».

³¹ Comme le fait remarquer Gilles Deleuze, « l'institution se présente toujours comme un système organisé de moyens » (« Instincts et institutions » [1953], *Philosophie*, 65, 2000, p.23). En tant que « modèle positif d'action », elle ne peut donc donner l'impression de l'inaction, sous peine de voir sa légitimité contestée. C'est ce qu'illustre le cas de « carence » du Conseil « Transports » européen présenté dans le chapitre 2.

³² J'ai longtemps hésité sur l'appellation de cette agence. Un autre terme qui me vint à l'esprit fut celui de compulsion éthique, force poussant un être à penser et mettre en pratique des solutions à des « problèmes » touchant la collectivité. Le témoignage de W.P. Eno cité précédemment semble correspondre à cette idée. Mais l'expression qui la recouvre est par trop psychologisante, évoquant l'idée que certains individus seraient dotés de ce trait, et d'autres non. Avec le terme d'assignation déontique, le schéma sous-jacent est inversé. Ce sont les faits, perçus comme problématiques et pour cette raison déplorés, qui « appellent à... », à l'action précisément, action réfléchie d'un acteur (individuel ou collectif) « responsable » (par le fait même d'opérer cette prise en charge, volontairement ou parce qu'il en a l'obligation). Cette vision, qu'implique ici l'expression d'assignation déontique, rend selon moi mieux compte de la manière dont ces auteurs d'actes expriment leur situation : ils se montrent comme répondant en pleine conscience à un devoir relatif à la nature ou à la structure même des faits. Quant à savoir si des faits bruts existent, comme l'affirme Searle, cela est d'après moi une question purement scolastique (ce qui n'enlève rien à son intérêt, mais souligne le fait que les acteurs dont je parle ici ne se la posent jamais - et en tout cas jamais dans le cadre, précisément, de leurs actions, c'est-à-dire de leurs pratiques, pratiques qui sont bien, ne l'oublions pas, mon objet de recherche. La question scolastique ne doit donc pas nous empêcher d'accéder acceptablement à cet objet).

³³ *Monit.*, 27 mars 1968 ; Cass. b., 5 janvier 1970, P., 1970, I, 370.

La décision prise par la Commission européenne d'organiser un programme de recherche en matière de télématique routière est un autre exemple de résolution. On peut ainsi lire dans le Journal officiel des Communautés européennes du 30 juillet 1988 :

Le Conseil des Communautés européennes, [...] considérant que les chefs d'Etat ou de gouvernement ont insisté sur l'importance que représentent l'efficacité du transport routier, la sécurité routière et la préservation de l'environnement, en tant que facteurs de croissance économique et de développement social dans le cadre défini à l'article 75 du traité ; [...] a arrêté la présente décision : 1. Un programme communautaire DRIVE dans le domaine de l'informatique du transport routier et des télécommunications est adopté pour une période initiale de trente-six mois à partir du 1^{er} juin 1988. 2. Le programme vise, conjointement avec les actions publiques et privées dans le domaine de l'informatique du transport routier engagées aux niveaux national et international, à promouvoir la compétitivité des industries, opérateurs et fournisseurs de services de la Communauté, en vue de mettre à la disposition des utilisateurs finals, au moindre coût et dans les délais les plus brefs, les améliorations en matière d'efficacité et de sécurité du transport routier sur l'environnement, ainsi contribuant à la réalisation d'objectifs sociaux et économiques.³⁴

De son côté, le programme du parti écologiste belge pour les élections législatives de juin 1999 traite notamment de la question de la circulation routière :

On parle aujourd'hui beaucoup de mobilité. Pour Ecolo, il serait plus juste de parler d'accessibilité, c'est-à-dire de la possibilité pour les personnes d'accéder à des lieux et à des activités, et pour les marchandises d'être distribuées pour prendre place dans la chaîne économique. Paradoxalement, à l'heure où l'on clame la mobilité pour tous, les engorgements et embouteillages réduisent l'accès et l'autonomie de certains, comme les enfants, les personnes âgées ou encore les personnes non motorisées. Les progrès considérables réalisés quant à la pollution des moteurs s'annulent avec l'explosion des transports, qui ont triplé en 20 ans. Les conséquences sont lourdes tant sur les accidents et la santé que sur l'effet de serre. Pour Ecolo, il faut d'abord agir à la source pour limiter les déplacements évitables. Les choix en aménagement du territoire doivent favoriser la densification de l'habitat. [...] Pour Ecolo, il est quasi suicidaire de continuer à étendre l'offre routière, car celle-ci s'accompagne inévitablement d'une importante augmentation de la circulation. Il faut au contraire renforcer, de manière durable et ambitieuse, les modes de déplacement écomobiles, et particulièrement les transports publics et le vélo en ville.³⁵

On a là une illustration parfaite des deux opérations de déploration et de résolution relatives au problème de la circulation.

Enfin, dans le magazine du groupe Fabrimétal a été publié un article intitulé « Beltraffic ou le combat pour un trafic fluide » constituant un autre exemple de résolution, cette fois-ci à caractère industriel et commercial :

Des problèmes de mobilité ? Si c'est le cas, l'électronique est en mesure d'offrir bien des remèdes. Beltraffic dispose de tout un arsenal de systèmes de régulation et de gestion du trafic ainsi que de sécurité routière... Même l'environnement y gagnerait.³⁶

³⁴ J.O.C., L 206, 30.7.88, p.1-3.

³⁵ *Débloquer la société. Le programme politique d'Ecolo*, Bruxelles, Luc Pire, 1999, p.69-70.

Outre la déploration des aspects problématiques de la circulation routière, on retrouve dans la suite de l'article un développement plus détaillé de l'opération de résolution sous la forme de la présentation, consignée dans un « mémorandum », de l'arsenal proposé par ce « club » destiné à promouvoir l'offre de produits et de services des membres du groupe Fabrimétal en matière de gestion électronique du trafic.

La dénonciation est quant à elle la critique des actions en cours ou ayant déjà été menées, sous prétexte de leur inefficacité ou de leur portée limitée, toujours en regard de la téléologie du système de la circulation. Elle est également appelée par l'évolution des faits eux-mêmes, affirment ceux qui l'opèrent. Elle implique généralement des contre-propositions d'actions, au moins de manière implicite. De même, une résolution peut se fonder sur la critique ou la rénovation de résolutions antérieures. Autrement dit, dénonciation et résolution peuvent se côtoyer dans le discours d'un même acteur. C'est par exemple le cas dans cet article traitant du problème de l'aménagement de la mobilité en ville :

📖 Le code de la route ne tient pas compte de la spécificité de la ville qui est d'être un endroit mixte, varié. Un code de la rue, fondé sur des règles de bonne conduite et sur la priorité du piéton, pourrait s'y substituer.³⁷

Citons également l'exemple plus virulent du livre de Jérôme Spycket intitulé *L'Etat meurtrier : les impostures de la sécurité routière*. Après avoir dénoncé l'inefficacité des mesures prises par les autorités françaises en matière de sécurité routière, il écrit :

📖 Une tout autre approche des (vrais) problèmes s'impose, si on vise l'efficacité : on voit qu'elle ne peut être le fait que d'hommes neufs, pragmatiques et raisonnables, dotés d'une solide expérience du volant, et surtout respectueux de ces autres hommes pour le bien desquels ils sont censés œuvrer. Réglementer ne doit jamais être une fin en soi, moins encore la justification d'une situation de rente ; tout règlement doit avoir une raison valable, un but précis, également évidents – à ne pas confondre avec un prétexte. [...] Il n'est pas davantage possible de se désintéresser de ces problèmes quand ils sont entre les mains d'un Etat, qui se dit libéral mais qui agit en autocrate, cyniquement et abusivement moralisateur parce que meurtrier – et irresponsable au point d'ignorer lâchement le sang qu'il fait couler.³⁸

Toujours est-il que résolution et dénonciation, ces deux modalités d'expression de la déonticité, se joignent à la déploration pour former une séquence pragmatique particulière que nous dénommerons préoccupation.

³⁶ Dirk Vermeiren, « Beltraffic ou le combat pour un trafic fluide », *FABRIMETAL Magazine*, 5, 1994, pp.44-45.

³⁷ Vincent Carton, « Un code de la rue », *La Revue Nouvelle*, XCV, 1, 1992, p.54.

³⁸ Jérôme Spycket, *L'Etat meurtrier. Les impostures de la sécurité routière*, Paris, Spengler, 1994, pp.235-237.

4| LA GERANCE : PREOCCUPATION ET FONCTIONNALITE

La préoccupation peut être définie comme une séquence pragmatique itérative de prise déploratoires et déontiques sur un objet, en l'occurrence la circulation routière, ou des aspects plus segmentaires de celle-ci. Elle caractérise une attitude, un rapport au monde, une position (au sens où nous l'avons entendu jusqu'ici) ou encore une agence commune à tous les acteurs soucieux produisant des expositions graphiques de la circulation (si on reprend les termes phénoménologique et gnoséologique de notre typologie). Parler d'agence nous permet simplement de qualifier l'action : en tant que caractère de ce qui agit (homme ou chose), l'agence indique une action préoccupée, c'est-à-dire une action qui implique conjointement la reconnaissance de faits problématiques (la déploration) et l'obligation de réponse (l'assignation déontique) qu'ils font naître. Elle est ce qui relie l'ensemble des acteurs envisageant l'objet « circulation routière » dans une visée gestionnaire, ce qui leur est commun en deçà de toutes leurs différences³⁹. Si on devait se la représenter graphiquement, on pourrait le faire sous la forme d'un espace dont les deux dimensions sont la déploration et l'assignation déontique et dans lequel se distribuent les discours des « observateurs » de la circulation. Tous en fait se retrouveraient sur la droite qui relie les deux points extrêmes de cet espace : celui où il n'y a ni déploration ni déonticité dans le discours et celui où ces deux traits caractérisent tous les discours d'un même observateur. L'individu qui est pris dans la circulation se trouve sur ce premier point⁴⁰, tandis que les opérateurs du centre de gestion de la circulation de la mairie de Paris occupent la seconde position en tant que professionnels du problème. Entre ces deux points se distribueraient les acteurs préoccupés de manière plus ou moins fréquente et intense par le problème de la circulation routière : partis politiques, associations, entreprises, ministères, chercheurs, etc. Aucun acteur ne se situerait à côté de cette droite : en effet, on n'a jamais vu d'observateur de la circulation déplorer ses effets pervers sans au moins sous-entendre ce qu'il serait selon lui opportun de prendre comme mesures ; de même, ceux qui proposent des plans d'actions ou des initiatives visant la circulation signifient par là qu'ils sont nécessaires en raison de la situation même du phénomène. Autrement dit, si les deux espaces adjacents à la droite imaginaire que nous avons tracée sont des espaces où pourraient se situer des actes logiquement possibles, ils n'en contiennent en fait aucun car ces actes sont inobservables empiriquement. Ce qui signifie par conséquent que déploration et assignation déontique sont consubstantielles ; et que la préoccupation est bien l'agence qui caractérise tous les observateurs de la circulation routière qui la visent dans des « termes intentionnels » relevant d'une prétention gestionnaire.

³⁹ Il faudra bien sûr envisager la question de savoir ce qui nous permet de penser que nous ne partageons pas cette agence en écrivant ces lignes, ce qui nous permet de la prendre comme objet. Si la rupture épistémologique et axiologique évoquée précédemment en est une condition nécessaire, elle n'est certainement pas suffisante et demande par conséquent à être complétée. Nous reviendrons sur cette question en fin de parcours.

⁴⁰ Mais s'y trouve aussi tout individu, groupe ou institution ayant une activité sans rapport avec la circulation routière : ainsi en va-t-il de la personne qui prend son bain ou de celle qui vend ses fruits sur le marché (tant qu'elle ne parle pas de circulation avec ses clients), de l'équipe de football de Nivelles, du ministère de l'agriculture, etc.

Tout ceci est très important à comprendre, car la préoccupation peut être considérée comme « l'ensemble des valeurs » ou le cadre normatif au sein duquel prend sens l'assignation d'une fonction au feu de signalisation, et en général à toutes les mesures visant le problème de la circulation. Le feu est donc un dispositif produit par des acteurs préoccupés. C'est là son enracinement téléologique ou sémantique. Sa fonction prend donc son sens à l'intérieur de ce cadre : le feu tricolore sert à prendre en charge un des aspects de la circulation routière envisagée comme problème. Il est un instrument au service d'un but. Il est une solution née d'une résolution appelée par la déploration d'un problème.

On peut donc, pour clore ce chapitre, s'entendre sur le fait que la conjonction pragmatique (c'est-à-dire discursive et pratique) de la préoccupation et de la fonctionnalité forme une structure sémantique que nous dénommerons *gérance*. C'est cette dernière qui, comme on a pu le constater, donne son unité intelligible à la prétention gestionnaire émanant, certes sous les diverses modalités évoquées au chapitre précédent, du collectif d'énonciation routier. En tant que conjonction d'une dimension morale et d'une dimension technique de l'intention, elle peut être rapprochée de ce que Elisabeth Anscombe⁴¹ thématise sous le vocable de « vouloir pratique » (*wanting*) : la prétention gestionnaire ne se présente en effet ni comme un souhait, ni comme un espoir, ni même comme un désir, mais bien comme un « essayer d'obtenir » (*trying to get*). En conséquence, la gestion de la circulation routière peut bien être envisagée comme une activité intentionnelle, comme une action sociale au sens wébérien du terme. La question reste cependant de savoir comment s'énonce, se visibilise, s'accomplit une telle « action ».

Autrement dit, si l'on a mieux saisi maintenant la structure sémantique de cette activité gestionnaire, on peut se demander comment s'accomplit cette agence et comment s'explique la disponibilité et la récurrence de cette structure. En effet, se pose la question de déterminer la nature des ressources ou des mécanismes qui alimentent la production du sens de l'action : cette nature est-elle avant tout individuelle ou doit-elle être envisagée comme fondamentalement sociale ? C'est à l'examen de ce problème que sera consacrée la troisième partie de notre thèse.



⁴¹ *Intention*, New York, Cornell University Press, 1957. Nous reprenons ici la présentation qu'en fait Patrick Pharo (*Le sens de l'action et la compréhension d'autrui*, op. cit., chapitre VII).