



HAL
open science

Conducteurs ordinaires, et extraordinaires aux prises avec les dispositifs publics

Francis Chateauraynaud, Patrick Trabal, Sébastien Buisine, Henrique Rodas,
Jean-Pierre Charriau

► **To cite this version:**

Francis Chateauraynaud, Patrick Trabal, Sébastien Buisine, Henrique Rodas, Jean-Pierre Charriau. Conducteurs ordinaires, et extraordinaires aux prises avec les dispositifs publics : Sociologie des expériences routières et de leurs mises en formes argumentatives. [Rapport de recherche] Doxa. 2005. hal-03036070

HAL Id: hal-03036070

<https://hal.parisnanterre.fr/hal-03036070>

Submitted on 18 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Conducteurs ordinaires, et extraordinaires,
aux prises avec les dispositifs publics**

Sociologie des expériences routières et de leurs mises en formes argumentatives

Rapport final

Version du 7 décembre 2005

Francis Chateauraynaud, Patrick Trabal

(responsables scientifiques)

avec **Sébastien Buisine, Henrique Rodas** (enquêtes de terrain)

et **Jean-Pierre Charriau** (outils informatiques)

Convention PREDIT/DOXA (2003-2005)

Siège social: 2bis rue du Jourdain 75020 Paris

☎ 01 48 59 51 09

e-mail : association.doxa@laposte.net

DOXA
Association Loi 1901

Sommaire

Introduction	4
PREMIERE PARTIE LES PRISES DE LA CRITIQUE	
Sens communs, expériences marquantes et normativités sur la route	9
Espace de variations et seuils d'alerte : les ressorts de l'expérience routière	16
DEUXIEME PARTIE LES EXPERIENCES ORDINAIRES DANS L'ESPACE PUBLIC Des forums consacrés à la sécurité routière	
1. Morphologie des forums électroniques	26
2. Figures de dénonciation	38
3. Des lieux communs aux figures argumentatives	44
4. Un argument très frayé : le bridage des moteurs	63
5. Un exemple de séquence délibérative	66
TROISIEME PARTIE L'INSCRIPTION CORPORELLE DES NORMES DE CONDUITE Enquête auprès des usagers	
1. Conduire dans un monde plus ou moins certain. De quelques circonstances atténuantes pour l'incompétence	83
2. Les objets, supports de l'action et du jugement	93
3. Formes de communication plus ou moins passagères	99
4. Cette conduite que l'on dit sportive	104
5. Un test de pertinence des catégories d'analyse sur le corpus d'entretiens	110
Conclusion	117
Références bibliographiques	124
Annexes	127
Note sur l'équipe de recherche	143

« Le gouvernement le plus despotique et le plus minutieux, la législation la plus obéie et la plus rigoureuse, c'est l'usage. J'entends par là ces mille et une habitudes reçues, soit traditionnelles, soit nouvelles, qui règlent la conduite privée, non pas de haut et abstraitement comme la loi, mais de très près et dans le moindre détail, et qui comprennent tous les besoins artificiels, traduction libre des besoins naturels, tous les goûts et les dégoûts, toutes les particularités de mœurs et de manières, propres à un pays et à un temps. »

Gabriel de Tarde, Les lois de l'imitation

Très souvent confrontés à des situations, des déclarations ou des dispositions qui engagent leurs propres expériences, les usagers de la route développent un sens critique particulier qui est rarement pris en compte dans l'analyse des risques routiers. A partir d'enquêtes détaillées, menées entre la fin de l'année 2003 et le début de l'automne 2005, on a cherché à déployer les ressorts critiques qui sont à l'œuvre chaque fois que des personnes, ou des groupes, font état de leur désaccord quant aux comportements collectifs et aux mesures publiques qui affectent les usages de la route. Ce rapport a ainsi pour but de "dégager de nouvelles pistes de réflexion et d'action" en matière de sécurité routière, selon les termes de l'appel à propositions du PREDIT lancé en 2002. On s'est efforcé de développer à la fois de nouveaux outils conceptuels permettant d'analyser les évolutions de ce que l'on peut appeler le « sens commun de la route », et de construire des accès originaux aux « terrains » en s'intéressant aux différents espaces critiques produits par les usagers au fil de leurs expériences. Un des axes majeurs de notre problématique concerne en effet les ressorts du sens critique. Il y a plusieurs façons d'envisager la critique en sciences sociales : comme objectif même des recherches (le chercheur tente alors d'équiper la critique des acteurs, d'où l'appellation de « sociologie critique »¹), comme phénomène culturel justiciable d'analyses en termes de « représentations sociales », ou encore comme processus ordinaire de mise à l'épreuve des normes de l'action et du jugement : dans cette dernière acception, qui sera la nôtre ici, il s'agit de regarder la manière dont les opérations critiques engagent les expériences, les milieux, les dispositifs et les doctrines, et peuvent ou non modifier les catégories du jugement ordinaire en les faisant converger vers un monde commun. On défend ici l'idée que la route peut être investie comme un monde commun dès lors que, par l'exercice d'une vigilance et d'une critique croisées, les acteurs adoptent un *principe d'interchangeabilité des rôles* : piéton, automobiliste, passager, motard, cycliste, roller, usager des transports en commun, taxi, chauffeur de bus, mais aussi passager...². L'argument développé dans ce rapport prend appui sur l'observation empirique d'un écart entre un idéal régulateur manié par les acteurs eux-mêmes (« il faut se mettre à la place des autres ») et la tendance des dispositifs pratiques à isoler un état des personnes et un seul. Or concevoir l'usager de la route comme un citoyen à part entière et non comme un état mineur (délinquant potentiel, corps lancé dans un champ de forces etc.) suppose des modalités de passage frayées d'un état à l'autre. L'idée est de fournir une mesure, ou plutôt un *espace de variations*, permettant d'asseoir cette citoyenneté en regardant comment les acteurs peuvent réduire cet écart entre un modèle de citoyenneté dont *devrait* relever pleinement l'espace public qu'est la route et des modèles de conduite qui se distribuent dans des milieux et des formes de vie qui produisent des représentations et des intérêts divergents.

Etudier la formation des enjeux autour de la sécurité routière, c'est d'abord étudier des lieux communs. La route fait partie des lieux communs au double sens. D'abord, les arguments développés par les acteurs relèvent des « évidences communes ». Nous avons tous un avis fondé sur de multiples expériences qu'il est difficile de remettre en cause en tant que telles, de

¹ Voir L. Boltanski, *L'Amour et la Justice comme compétences*, Paris, Métailié, 1990.

² Notons que dans l'expression du sens critique des usagers, il ne s'agit pas seulement des personnes : il y a des points de vue sur les équipements routiers (les carrefours mal agencés...), sur la conception des véhicules, sur les dispositifs de contrôle, le rôle des assurances ou les différences remarquables avec les pays étrangers, etc. Toutes les entités et toutes les formes de relations sont susceptibles d'être thématiques par les personnes.

sorte que toute forme de témoignage mérite d'être entendue³. Par ailleurs, si des aspects techniques sont en jeu (on l'a vu récemment avec les « controverses » sur le « régulateur de vitesse »), il n'y a pas de « cause cachée » ou de « science inaccessible » comme avec les prions, la radioactivité ou les nanotechnologies, mais seulement un hiatus, plus ou moins profond, entre des pratiques individuelles et des effets émergents et collectifs, dont le mode d'existence principal est d'ordre statistique. Il y a deux grandes manières d'aborder cette problématique des rapports entre micro-sociologie des pratiques et macro-sociologie des mesures publiques : soit on maintient le raisonnement statistique et on explore les variables et les paramètres qui semblent corroborer une baisse des accidents ou des infractions ; soit on part des expériences individuelles et locales et l'on regarde comment les mesures publiques sont saisies, discutées, mises à l'épreuve, appropriées, rejetées ou relativisées. C'est cette seconde approche que l'on a privilégié en regardant la manière dont les personnes font concrètement usage, ou non, des savoirs partagés, de leurs expériences antérieures, des discours publics, de l'ensemble des outils de vigilance et d'alerte, et, indissociablement, rendent intelligibles, ou non, les raisons qui les poussent à s'aligner sur des contraintes collectives. On a fait l'hypothèse que les personnes et les groupes – entendus ici en tant que collectifs organisés – ont entrepris un travail de reconfiguration de leurs conduites (au double sens) et que c'est dans la manière dont ce travail est opéré et évalué par les acteurs que se joue non seulement la diminution durable du nombre de victimes de la route mais aussi l'installation d'un nouveau régime de civilité qui rend la route, ou la rue, littéralement *fréquentable*.

Les procédures utilisées pour cadrer les risques routiers sont mises à l'épreuve de manière continue dans un espace public, que l'on peut tantôt décrire comme un lieu d'expériences partagées, fondées sur des perceptions communes, et donc un lieu d'apprentissage collectif, et tantôt comme un lieu d'affrontement entre des logiques hétérogènes, basées sur des intérêts et des représentations le plus souvent contradictoires. Dans certaines périodes critiques, la divergence ou la séparation des deux plans que forment, d'un côté, le plan des expériences, et de l'autre, celui de l'argumentation publique autour du risque, conduit à une reprise en main autoritaire, qui évoque le modèle hobbesien du Léviathan, souverain surplombant des individus livrés à un « état de nature », c'est-à-dire en deçà d'une forme minimale de civilisation. De fait, depuis l'automne 2002, tout semble avoir changé en matière de construction publique des risques routiers. Les nouvelles dispositions prises par les récents gouvernements, marquées par une forte orientation répressive, ont été suivies d'effets statistiques tangibles, puisque le nombre de tués sur les routes françaises a considérablement chuté, même s'il convient d'inscrire cette baisse dans la longue durée⁴. Toutefois, de multiples protagonistes s'interrogent sur l'efficacité à plus long terme de cette politique répressive. Pour de nombreux commentateurs, l'efficacité de cette option pointe surtout sur l'échec d'autres dimensions, comme la formation et la civilité. Des critiques plus radicales considèrent que la « pression » mise ces dernières années sur la sécurité routière est une méthode de diversion. Soit une figure typique de critique radicale sélectionnée parmi plusieurs centaines :

³ Sur l'attestation personnelle et le témoignage, voir R. Dulong, (1998), *Le témoin oculaire – Les conditions sociales de l'attestation personnelle*, Paris, EHESS.

⁴ L'objet de ce rapport n'étant pas d'ajouter un énième commentaire des statistiques de l'accidentologie routière générale, on renvoie aux nombreux documents et tableaux fournis sur le site <http://www.securiteroutiere.gouv.fr>

« L'objectif de réduire le nombre de morts sur la route est louable, mais il ne peut être crédible tant que le gouvernement ne s'attaque pas à la première cause des accidents graves, à savoir les poids lourds, toujours plus nombreux sur les routes en raison des méthodes de gestion des entreprises (flux tendus, sous-traitance et fabrication délocalisée), et aussi à cause des conditions de travail dans les sociétés de transport routier [...] Le gouvernement reste également silencieux sur une autre cause majeure d'accident: la consommation massive de tranquillisants et de somnifères (la France est au premier rang mondial pour la consommation par habitant de ces produits). Lorsque Nicolas Sarkozy déplore les morts sur la route, on ne pourra s'empêcher d'y voir des "larmes de crocodile" tant qu'il ne s'attaquera pas avec équité aux causes du problème, et tant que le gouvernement ne montrera pas une compassion équivalente pour les morts beaucoup plus nombreux dus aux maladies ou aux suicides causés par la misère et le chômage, ainsi que pour les morts causés par la pollution [...] sans parler des morts causés par les poisons chimiques et les pesticides contenus dans l'alimentation et dans l'eau. Le gouvernement ne se préoccupe pas non plus des centaines de milliers de victimes de l'industrie médicale et pharmaceutique [...]. »⁵

Notre objectif n'est pas de relayer les critiques, qu'elles soient régulatrices (critique de l'efficacité technique des mesures) ou radicales (critique du système politique et administratif des « lobbies automobiles » ou du transport routier, etc.)⁶, mais de traiter l'ensemble des expériences et des argumentations en les disposant dans un *espace de variation* suffisamment large pour éviter d'inféoder les descriptions et les analyses à des options normatives qu'il ne nous appartient pas de défendre ou de déconstruire. Autrement dit, il faut ouvrir la description à l'ensemble des cas de figure possibles et s'efforcer de comprendre les différentes figures rencontrées. C'est là une des conditions épistémiques majeures pour cerner les conditions sociales d'une modification du sens commun en matière de sécurité routière. En effet, le terrain de la sécurité routière constitue un lieu d'observation privilégié des modalités du changement social. Bien sûr, une telle problématique ne doit pas unifier trop rapidement les différents processus qui se glissent sous l'apparente unité du dossier de la sécurité routière. L'examen d'une série d'interventions publiques et de témoignages, montre en effet qu'on a affaire à une pluralité de dossiers relevant de logiques assez différentes. Dans quelle mesure peut-on, et doit-on, traiter dans les mêmes termes, les préoccupations des motards, celles des transporteurs routiers, les dispositifs de lutte contre l'alcoolisme, les polémiques sur les équipements routiers, les moyens d'action des forces de police, la répression relative à la consommation de drogues, les querelles sur la formation des jeunes conducteurs, les mesures concernant l'état de santé des conducteurs âgés, l'action des associations, les charges critiques visant les constructeurs et la puissance des véhicules, les prolongements judiciaires liés aux systèmes de sanction ? Comment les différents groupes d'acteurs composent-ils leurs échelles de préoccupation ? Les arguments développés par les motards sont-ils compatibles avec ceux de la Ligue contre la violence routière ? Le durcissement des systèmes de contrôle et de sanction est-il acceptable pour les usagers professionnels de la route ? Comment la responsabilité des constructeurs et celle de l'Etat sont-elles engagées par les différents acteurs ? Pour comprendre comment ces différents aspects s'entrecroisent dans les expériences et les jugements, on a cherché à mettre en rapport trois niveaux : le niveau des déclarations et des mesures publiques ; celui des expériences et des témoignages ; et enfin le

⁵ « Harcèlement policier contre la France d'en bas », <http://perso.wanadoo.fr/metasystems/Repression.html>

⁶ L'opposition entre « critiques radicales » et « critiques régulatrices » est au cœur de nombreux travaux de sociologie de la critique.

niveau des mouvements, des forums et des lieux de débat public concernant la sécurité routière, niveau décisif puisqu'il produit tout un ensemble de médiations entre les deux premiers. Pour saisir les allers-retours entre le local et le global, ainsi que les déplacements qui s'opèrent dans les expériences et les argumentations, on a eu recours à des outils de traitement de corpus de données « qualitatives » en grand nombre, dont les principaux résultats sont présentés dans les parties empiriques de ce rapport ainsi que dans les annexes.

Une sociologie classique aurait tendance à associer à chaque groupe d'acteurs un jeu d'intérêts et de représentations. Ce faisant, elle raterait la production continue, au fil des expériences et des événements, d'un sens commun de la route. Inversement, une sociologie qui mettrait en avant uniquement les repères collectifs et les lieux communs du risque routier sous-estimerait les différentiels qui opèrent entre les expériences et les jugements des uns et des autres. Le pari des analyses proposées ici est de tenir dans un même cadre la production des lieux communs et l'expression des fractures entre les expériences et les argumentaires des différents acteurs.

On aura l'occasion de montrer au fil de nos analyses que le couple expérience / argumentation qui nous sert de fil conducteur est supérieur au couple aléa / sanction qui domine encore largement l'approche des risques routiers. L'idée qui anime ce travail est la suivante : on peut facilement imaginer un monde dans lequel les sujets sont clivés entre deux logiques, celle qui consiste à traiter le risque comme l'occurrence aléatoire d'événements, déjà rencontrés ou non, et remise en jeu à chaque fois que l'on emprunte une forme ou une autre de transport individuel ou collectif (« ça arrive », « on passe à travers », « on a eu de la chance jusque-là », « le tribut de la route »...), et celle de la contrainte et de la sanction, qui peut conduire, comme dans la période actuelle, à une pénalisation radicale. Si on la pousse jusqu'au bout, cette opposition est assez peu satisfaisante car elle ne semble reconnaître que deux états aux personnes : l'insouciance et la crainte (particulièrement renforcée dans les années 2002-2003 par l'idée de patrouilles banalisées et de mouchards électroniques, accréditant l'idée d'une généralisation de la délation). Or, les régulations pratiques sur lesquelles peuvent agir les personnes, du fait de leur participation active à la réduction du risque, peuvent se construire à partir d'autres logiques fondées sur une *possibilité d'apprentissage* : la mise à l'épreuve continue des expériences (qui se prolonge souvent par des récits) et la délibération fondée sur l'échange des arguments – qui suppose une ouverture des conjectures et des points de vue – font partie des ressorts à explorer puisqu'ils sont déjà utilisés par les personnes et les groupes, bien qu'inégalement distribués et pratiqués. Autrement dit, sans préjuger de l'efficacité ou de l'inefficacité des mesures passées ou présentes, on va essayer de vérifier empiriquement si la mise en commun des expériences routières et l'ouverture constante d'espaces de discussions sont des voies possibles de reconfiguration durable du sens commun de la route. C'est à l'examen détaillé des conditions pratiques d'une véritable régulation collective capable de surmonter l'alternative de l'insouciance et de la répression, que peuvent ainsi contribuer la sociologie pragmatique et la sociologie des controverses, approches que l'on va privilégier dans ce texte.

La structure du rapport est la suivante. Une première partie présente les réflexions théoriques auxquelles nous nous sommes livrés pour faire tenir ensemble, dans un même cadre analytique, une série de contraintes qui sont généralement traitées séparément, du fait de la division du travail d'expertise qui laisse peu de place aux expériences ordinaires et aux formes de mise en discussion des enjeux de la route traités comme anecdotiques ou subjectifs, et partant comme assez peu structurants du point de vue des outils de totalisation dont se sont dotées les différentes institutions. La deuxième partie s'organise autour de l'analyse

systematique de quatre forums électroniques ayant eu pour thème la sécurité routière. L'étude des formes de « démocratie électronique » est encore à ses débuts en sociologie et on entend montrer ici l'intérêt heuristique que représente cette forme de « débat public » pour l'analyse des tensions entre formes politiques et expériences pratiques des acteurs. La troisième partie s'appuie sur une série d'entretiens et d'observations auprès d'usagers de la route : on regarde ici comment les personnes calent leurs ré-actions vis-à-vis des dispositions et les dispositifs récents sur une longue série d'expériences antérieures et sur l'explicitation des contraintes pratiques auxquelles elles font face en tant qu'usagers de la route capables de tirer des leçons de multiples *expériences marquantes*. La conclusion prend le risque de formuler une série de propositions synthétiques qui peuvent être utiles pour concevoir de nouvelles formes d'actions auprès des professionnels comme des usagers de la route. On espère que les thèmes abordés dans ce rapport permettront de dégager de nouvelles façons de concevoir la communication publique et l'apprentissage individuel et collectif en matière de sécurité routière. Notons qu'une annexe déploie un certain nombre de documents et en particulier des éléments tirés des différents corpus (forums et entretiens) analysés dans le rapport.

PREMIERE PARTIE.

LES PRISES DE LA CRITIQUE

**Sens communs, expériences marquantes et normativités
sur la route**

Les interprétations ne manquent pas face aux risques routiers et leur apparente irréductibilité : état de nature rebelle à toute socialisation, remise en jeu du danger chaque jour en vertu des aléas et de la masse critique engendrée par la circulation routière, purs effets d'agrégation statistique effaçant l'hétérogénéité des circonstances accidentelles, fatalité ou tribut de la route dans une société de masse et de vitesse, résultats des choix politiques en matière de transports et d'équipements, analogie avec le tabagisme comme prise de risque volontaire, problèmes de populations particulières, dangereuses pour elles-mêmes et pour les autres (alcoolisme, jeunes conducteurs, fous du volant), incivisme typiquement gaulois, névrose de la maîtrise ou plaisir de la transgression, haine de l'autre, compétition pour dominer l'espace, ou carrément lieu de manifestation des rivalités ou des luttes de classes⁷... Pour répondre au souci d'ouverture épistémologique et méthodologique de l'appel du PREDIT (2002), nous avons essayé de mettre à distance les interprétations, des plus ordinaires aux plus outillées, en élaborant un dispositif d'accumulation, de confrontation, et d'analyse de l'ensemble des récits et des arguments possibles, et surtout de leur évolution, en les rapportant aux jeux d'acteurs et de dispositifs en cause. En abordant les risques routiers à partir des outils de la sociologie pragmatique, attentive aux expériences pratiques, et de la sociologie des controverses, centrée sur les formes de critique et de débat public, on a examiné les points de tension autour desquels s'organisent la prise en compte et l'évaluation, individuelles ou collectives, des mesures publiques et des campagnes de prévention.

Dans notre réponse à l'appel à proposition, nous avons suggéré de mettre à distance les expertises et les discours déployés dans l'espace public en construisant un *espace de variations* des récits d'expériences et des arguments développés par les usagers de la route. Ces derniers sont en effet conduits à *évaluer en contexte* le caractère « réaliste » ou non des normes et des impératifs de sécurité énoncés par les instances officielles. C'est dans la manière dont les personnes font concrètement usage, ou non, des savoirs partagés et de leurs expériences antérieures, font jouer l'ensemble des outils de vigilance et d'alerte, et mettent à l'épreuve des doctrines qu'elles jugent acceptables, et qui s'opposent parfois aux normes publiques, que se joue le caractère pérenne de la diminution du nombre de victimes de la route. Ce faisant, on soutient également l'hypothèse selon laquelle le traitement des situations et des événements dans un registre de civilité, reposant in fine sur un principe d'*interchangeabilité* des places, est le véritable creuset d'une nouvelle « culture de la sécurité routière ». La civilité n'est pas seulement entendue ici au sens ordinaire de courtoisie mais au sens d'une *ouverture intercompréhensive* à la pluralité des discours et des expériences, ouverture qui assure une attention aux autres et un minimum de retour critique sur les habitudes et les routines dans lesquelles on est soi-même engagé⁸.

Pour avancer dans cette voie il faut rompre, au moins dans un premier temps, avec le traitement des usagers de la route selon deux modalités épistémiques dominantes : la statistique et l'expérimentation d'inspiration psychométrique, deux postures qui ne permettent pas de décrire en détail les ressorts de l'action et du jugement en situation. Il faut également

⁷ Voir L. Boltanski, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°2, 1975.

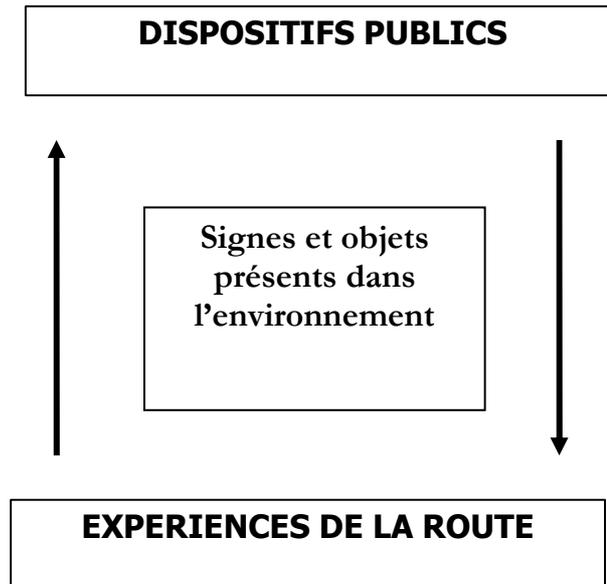
⁸ Sur l'importance de la notion de civilité et du réseau de concepts sociaux qu'elle engage, voir Pharo, P., (1985), *Le civisme ordinaire*, Paris, Librairie des Méridiens – Klincksieck ; et Pharo, P., (1997), *Sociologie de l'esprit : Conceptualisation et vie sociale*, Paris, Puf.

suspendre la propension très contemporaine à traiter les questions de sécurité uniquement du point de vue de l'analyse des politiques publiques, la sécurité routière apparaissant alors comme un des thèmes récurrents mis sur l'agenda politique à côté d'autres risques individuels ou collectifs⁹, et tenter de se rapprocher des usagers, de leurs pratiques et de leurs doctrines. Autrement dit, un des objectifs de cette recherche est de proposer la mise en place graduelle d'un autre type d'observatoire des enjeux de sécurité routière, en commençant par coller au plus près des expériences des personnes et des groupes. Sans sous-estimer l'importance des travaux menés depuis de nombreuses années, d'un côté sur le rôle des équipements matériels et des investissements collectifs¹⁰, et de l'autre sur les conditions physiques et cognitives d'une conduite « prudente » et « rationnelle »¹¹, on s'est attaché à contourner les limites des approches tendant à privilégier un facteur unique. La complexité et la variabilité des interactions entre les personnes et les dispositifs doivent être prises en compte dans un souci d'irréduction, en évitant d'accroître le fossé qui sépare, dans bon nombre d'analyses, des « représentations » et des « pratiques ». En se donnant comme objet d'étude les argumentations déployées par les acteurs pour mettre en discussion les dispositifs et les rapporter à leurs expériences, on peut élaborer d'autres modèles d'action et de délibération, et prendre en compte par exemple la masse impressionnante de points de vue qui s'expriment sur de nombreux sites et forums électroniques. Lors du séminaire PREDIT de décembre 2003, nous avons proposé un premier modèle visant à introduire entre les normes, les équipements et les comportements, la médiation d'un ensemble d'espaces critiques dans lesquels la sécurité routière fait l'objet de thématisations et de controverses. On résumait alors le déplacement opéré à l'aide de deux schémas.

⁹ Voir O. Borraz, « Vers une sociologie du risque ? », in Borraz, O., Gilbert C., et Joly, P.-B., Risques, crises et incertitudes : pour une analyse critique, *Cahiers du GIS Risques Collectifs et Situations de Crise*, n°3, mars 2005.

¹⁰ H. Reigner, « L'idéologie anonyme d'un objet dépolitisé : la sécurité routière », 2004. L'histoire (relativement) longue de la sécurité routière en France, montre qu'un changement de régime a eu lieu, faisant passer d'un modèle privilégiant la formation et l'équipement à un modèle misant sur la répression et la qualification a priori des conducteurs comme des délinquants de la route. Reigner plaide au contraire pour un modèle systémique. En rappelant l'épaisse littérature scientifique accumulée depuis plus d'une quarantaine d'années en France, et à l'étranger, elle critique le fait d'imputer au seul conducteur-usager des réseaux de transport et à ses comportements déviants toute la responsabilité en cas d'accident.

¹¹ Cf. Vallet M., et Khardi S., (dir), (1995), *Vigilance et transports. Aspects fondamentaux, dégradation et prévention*, Lyon, PUL. Les contributions réunies par cet ouvrage explorent les aspects de la « vigilance », des facteurs de dégradation et des moyens de prévention, à partir de quatre thèmes : l'alcool, les drogues et les médicaments, les rythmes biologiques et la détection des baisses de vigilance.



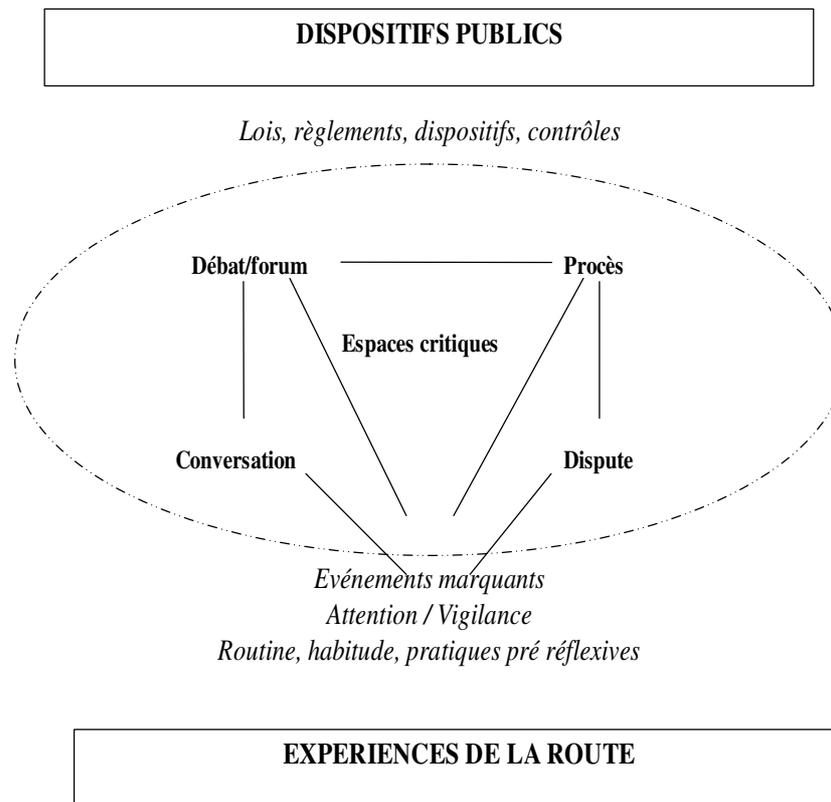
Entre l'expérience sensorielle de la route et de ses dangers d'un côté, et la référence aux règles ou dispositifs publics de l'autre, les personnes, et les groupes, développent des espaces ou des arènes critiques qui permettent précisément la rencontre et la coordination des deux plans. Si l'exercice du sens critique est inexistant ou peine à se développer, la séparation des plans fait obstacle à l'émergence d'une forme de sens civique de la route et reconduit sous de nouvelles modalités l'opposition entre norme et transgression – ce que confirment les polémiques et les réactions négatives vis-à-vis des « radars automatiques » : on voit de plus en plus de scènes collectives au cours desquelles les véhicules ralentissent à l'approche de la zone d'implantation d'un radar pour reprendre de la vitesse un peu plus loin. Les unités de police spécialisées sont alors tentées de piéger les conducteurs en faisant des contrôles un peu plus loin, ce qui engendre de nouvelles stratégies adaptatives, et ainsi de suite.

Depuis fort longtemps, l'expérience de la route et l'évaluation critique des dispositifs publics forment des sujets spontanés de conversation : c'est là que se fabriquent et se modifient les sens communs. On observe aujourd'hui un déplacement des logiques argumentatives vers des arènes publiques, même si elles restent le plus souvent défensives¹². Lorsque le débat n'est pas possible, ou lorsque des argumentations jugées fondées par leurs auteurs font l'objet de dénonciations systématiques, des espaces critiques se développent malgré tout mais ils sont plus ou moins partagés et publics et, du même coup, plus ou moins structurants en terme d'apprentissage collectif. La première caractéristique de cette recherche est donc de faire porter l'analyse sur les espaces critiques en tant qu'ils donnent prise à la fois sur les dispositifs et sur les expériences, rendant ainsi plausible l'incarnation durable de nouveaux « modèles de conduite ».

¹² Sur les formes de l'argumentation et les changements de cadre opérés par les acteurs, voir F. Chateauraynaud, « La contrainte argumentative. Les formes de l'argumentation entre cadres délibératifs et puissances d'expression politiques », à paraître dans la *Revue Européenne des Sciences Sociales*, décembre 2005. Une version provisoire de ce texte est consultable sur :

http://prospero.dyndns.org:9673/prospero/acces_public/06_association_doxa/argumentation_pdf

Le plan des expériences et celui des dispositifs communiquent à travers des espaces critiques...



Mais on ne peut en rester à une sociologie de la critique. Il nous faut en effet examiner en détail les conditions du changement au niveau des pratiques elles-mêmes. Cette perspective met à distance les lieux communs et la normativité qu'ils recèlent, pour regarder de plus près les expériences ordinaires de la route, conçues ici comme l'agencement de sensations et de signes soumis à des variations continues. Quels sont les appuis perceptuels et normatifs qui rendent saillantes de bonnes ou de mauvaises pratiques ? Comment ces pratiques entrent-elles dans le stock des routines et des évidences du monde sensible ? A quels signes les personnes attribuent-elles le changement des configurations qui relient milieux et dispositifs ? Comment se manifeste le changement – ou l'absence de changement – sur la route ? Qu'est-ce qui fait qu'un dispositif est tout à coup plus signifiant qu'avant (tout le monde y fait plus attention) ou au contraire passe plus facilement inaperçu ? Une politique de type répressif, fondée sur l'augmentation tangible du nombre de policiers et de gendarmes, dispositifs de contrôles et de radars, masque ou relègue au second plan trois autres dimensions décisives :

- la manière dont sont saisies les transformations physiques de l'environnement liées aux remodelages continus des espaces routiers ;
- la façon dont les corps à corps avec les véhicules sont vécus, développés, contrôlés, abandonnés ou modifiés au fil des expériences et au contact des autres usagers ;
- enfin, le degré auquel les acteurs se soumettent à des épreuves de cohérence, lorsqu'ils échangent des récits et des arguments dans les espaces critiques auxquels ils participent¹³.

Les opérations critiques ne peuvent converger vers un *monde commun* que si les acteurs adoptent un principe d'interchangeabilité des rôles : piéton, automobiliste, passager, motard, cycliste, mais aussi témoin ou justicier spontané... Les dispositifs ont tendance à isoler un état des personnes – il suffit pour s'en convaincre de regarder l'angle de vue des clichés présentés au Code de la route. Traiter l'usager de la route comme un citoyen à part entière suppose des modalités de passage frayées d'un état à l'autre. Or, les tensions liées à des groupes et des « lobbies » (les poids lourds, les motards...) tendent à durcir des catégories sociales et autoriser des montées en généralité qui éloignent d'un accord forgé sur des expériences communes : on passe de cet usager-ci, saisi en tant que piéton, cycliste, ou automobiliste par exemple, aux piétons, aux cyclistes ou aux automobilistes en général, souvent décrits d'ailleurs par métonymie comme des objets : les vélos, les motos, les voitures ou les camions – ce qui se comprend aisément puisque l'expérience de la route croise une physique sociale et un espace de représentation politique, et associe des milieux, des corps, des signes et des catégories ! Si le sociologue en rajoute en cherchant à durcir des « identités » ou en traitant ces « id-entités » comme des catégories naturelles, il contribue à creuser le fossé qui sépare l'intercompréhension nécessaire au « partage de la route » et les rapports de force entre catégories constituées. Une réflexivité accrue sur les contextes dans lesquels opèrent ces niveaux de perception et de représentation apparaît ainsi comme une étape indispensable pour créer les conditions épistémiques et politiques d'une citoyenneté de la route. L'idée est donc de fournir une mesure, ou un espace de variations, permettant d'asseoir cette citoyenneté. Notons que dans l'expression du sens critique des usagers, il ne s'agit pas seulement de qualifier des personnes et des comportements : il y a des points de vue sur les équipements (les carrefours mal agencés...), sur la conception des véhicules, sur les dispositifs de contrôle, le rôle des assurances ou les différences remarquables avec les pays étrangers. Toutes les entités et toutes les formes de relations sont susceptibles d'être thématiques par les personnes.

L'expérience ordinaire du changement est au coeur du dossier de la sécurité routière. Qu'est-ce qui valide un changement d'attitude durable ? Comment est valorisée l'absence d'accidents ? Comment percolent les idées alternatives quant aux stratégies de réduction des risques ? A quels signes les personnes attribuent-elles le changement des configurations qui relient expériences et dispositifs publics ? On voit plus de policiers ou de gendarmes ; les panneaux qui indiquent les écarts de vitesse sont plus marquants dans une période de montée en puissance des contrôles et des radars, etc. Pourtant, à moins de transformer les conducteurs en automates, ou de déléguer complètement la conduite à des procédures automatiques, l'attention aux signes ne peut être fixée définitivement en croisant des « paramètres

¹³ La pérennisation d'un système de sécurité routière dont l'efficacité statistique est fondée sur une répression accrue pose évidemment de sérieux problèmes quant à la définition des entités politiques en jeu : définir le conducteur comme un criminel en puissance, et selon une logique sécuritaire, en soi cohérente, l'identifier, le qualifier, le sanctionner et le surveiller le plus en amont possible, c'est créer les conditions d'un totalitarisme spécialisé (voir l'affaire des délateurs et celle des radars automatiques). On peut faire le lien avec le « débat » récent sur la nature des informations qui pourront figurer sur la carte d'identité électronique : en Angleterre, une empreinte génétique est produite à chaque infraction caractérisée sur la route...

psychométriques » et des « objets communicants » même judicieusement déposés dans l'environnement – lequel est soumis à des altérations, des chocs et des phénomènes d'usure. Les acteurs ne parviennent à se couler dans les milieux et les dispositifs qu'en développant un travail perceptuel, fait de représentation globale et d'attention aux détails, de routine et d'improvisation. Mais il y a ici une bifurcation possible : soit les différentes manières de construire les prises de l'action et du jugement font l'objet de discussions et d'évaluations critiques, soit elles restent enfouies, cachées, voire « honteuses », seule l'énonciation de la norme étant alors jugée acceptable. L'analyse des forums et des entretiens montre que la reconnaissance des dispositifs et la réflexivité qu'elle engendre varient en fonction des contraintes de cohérence des récits et des arguments que développent, ou non, les personnes dans les espaces critiques auxquels elles participent. Avec une telle problématique, on bascule vers une conception positive du conducteur qui ne peut se contenter de « suivre » ou de « respecter » des règles.

En dotant les acteurs d'une vigilance et d'un sens critique susceptibles de produire des effets régulateurs, on suppose tacitement qu'opère, entre l'énonciation des règles et la description des contextes d'action, une logique modale particulière faite de « bornes », de « degrés », de « seuils » et de « limites ». En effet, l'expérience du mouvement dans l'espace fait poindre une tension décisive placée au cœur de toute mise en rapport entre modalité d'action et catégorie de jugement : d'un côté les acteurs doivent apprendre à manier des degrés, des niveaux, des intensités et de l'autre à poser des seuils, des limites et des frontières. La langue elle-même est riche de marques de gradualité et de modalités d'inclusion ou d'exclusion. Par exemple : « celui-là il va trop vite » – le connecteur « trop » indiquant la référence à une règle qui repose elle-même sur une gradualité puisqu'elle pose implicitement que l'on peut conduire plus ou moins vite, et ce faisant dépasser ou non des limites. Autre exemple saisi lors d'une observation : « là tu es trop près, soit tu le doubles, soit tu laisses de la distance » – ce qui implique à la fois une appréciation de la « juste distance », par nature soumise à variation, et une décision d'action qui permet de trancher le conflit des perspectives créé par la production contextuelle d'un seuil de danger. Les passages à la limite sont du même coup des analyses intéressants qui rendent visibles les marges de variation que se donnent les acteurs. C'est pourquoi on regardera tout particulièrement comment les personnes abordent cette conduite que l'on dit « sportive » et qui semble se caractériser par un jeu avec les règles justifié par une quête de prise supplémentaire elle-même au fondement de l'argument fréquemment utilisé de la « maîtrise du véhicule ». Notons que cette figure de prise de risque par déplacement des seuils d'alerte s'applique aussi aux piétons qui doivent apprendre à s'engager ou à se faufiler dans des contextes mouvementés, à trouver le bon pas ou la bonne accélération, bien que l'on suppose ici que l'apprentissage a été fait très tôt. Mais à partir de quand considère-t-on par exemple qu'un enfant est « assez grand », « assez averti » ou « assez mûr » pour traverser les rues tout seul ?¹⁴ Comment fait-on pour s'adapter à des univers nouveaux, comme dans les villes étrangères ou lorsque de nouveaux personnages surgissent dans l'environnement (cas des rollers ou des trottinettes !) ? Les marqueurs comme « trop », « trop peu », « assez », « pas assez », « suffisamment », « à peu près » font surgir dans la langue l'expérience sensible de la variation : comme le geste ou le mouvement dans la phénoménologie de la perception de Merleau-Ponty, la désignation ou la description reste incomplète tant que l'on ne peut pas montrer et faire refaire le geste ou le mouvement, objet

¹⁴ Il va sans dire que c'est un sujet qui préoccupe de nombreux experts et a donné lieu à pas mal d'études. Pour un état récent sur la question, voir Granié, M-A, (2004), *L'éducation routière chez l'enfant : évaluation d'actions éducatives. Apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière*, Rapport INRETS N°254.

d'un jugement ou d'une mise en discussion¹⁵. Le modèle que l'on va proposer, et qui résulte d'explorations et d'analyses multiples des matériaux recueillis, part précisément de l'idée de *seuil* destinée à représenter la mise en variation continue des cadres de l'action tant au niveau des expériences qu'à celui des argumentations.

Espace de variations et seuils d'alerte : les ressorts de l'expérience routière

On pense généralement que les expériences, parce qu'elles relèvent de la subjectivité des personnes, ne peuvent pas faire l'objet de descriptions formelles, et que seuls des objets construits sur la base de variables indépendantes des expériences individuelles rendent possible une modélisation, conçue le plus souvent sur une base statistique. Pourtant, on propose ici une autre forme de modélisation capable de réconcilier le plan phénoménologique (celui de l'expression des « vécus quotidiens de la route ») et le plan configurationnel (celui des repères collectifs sur lesquels s'élabore, ou peut s'élaborer, un véritable sens commun de la route). A partir d'une série de paramètres dont l'importance est rendue manifeste par les matériaux étudiés (débats sur les forums et entretiens-observations auprès d'usagers de la route), on se propose de décrire l'espace de variation des expériences et des jugements comme *l'agencement de quatre seuils d'alerte*. L'avantage de ce modèle est de permettre de limiter rationnellement l'expansion d'une double logique : celle de la répression poussée à l'extrême (la route étant alors envisagée comme un univers disciplinaire, au sens de Foucault) et celle de l'ancrage du danger et du risque dans les seules capacités physiques et cognitives des personnes (le conducteur, entité biomédicale donnant lieu à un travail d'objectivation éliminant toute forme de réflexivité et d'attachement à des formes collectives). On voit évidemment que les deux logiques peuvent se combiner pour donner une forme de bio-pouvoir dont la concrétisation peut paraître tout à fait réaliste dès lors que l'on peut lier les métrologies scientifiques et les dispositifs de contrôle social : une puce électronique pourrait connecter chaque conducteur à un centre de calcul et lui délivrer des autorisations ou des interdictions de circuler, des injonctions ou des sanctions, des droits et des devoirs, et le rendre parfaitement traçable, ce qui permettrait par exemple de développer des études biomédicales afin de déterminer par avance les populations à risques et de les contrôler à distance¹⁶. A l'évidence, un tel monde n'existe pas et a peu de chances d'exister du fait de l'hétérogénéité des milieux et des contextes dans lesquels opèrent les dispositifs de contrôle, leurs métrologies et leurs espaces de calcul¹⁷. C'est pourquoi, pour rendre compte

¹⁵ L'exemple du corps propre étendu au véhicule est très souvent utilisé par Merleau-Ponty. Voir sa *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 1945. Pour une approche plus récente, et partant plus « cognitive » et « neuronale » des thèmes de l'action et du mouvement, voir Berthoz, A., (1997), *Le sens du mouvement* Paris, O. Jacob.

¹⁶ On ne développe pas plus avant ce point qui évoque le modèle « Big Brother », bien qu'il soit thématiqué dans certains fils de discussion des forums étudiés plus loin. Voir Fukuyama, F., (2002), *La fin de l'homme. Les conséquences de la révolution biotechnique*, Paris, Éd. La Table ronde, coll. « Contretemps ». Notons qu'un tel processus d'encodage peut se développer avec l'assentiment et même le désir empressé des sujets. Voir Warwick, K., "I want to be a cyborg", *The Guardian*, 26 janvier 2000, "Cyborg 1.0", *Wired*, 8 février 2000.

¹⁷ On aura remarqué que l'histoire des évasions se confond avec l'histoire des prisons et qu'en dépit des refontes techniques et organisationnelles des milieux pénitentiaires, il y a toujours des zones d'ombre, des marges de liberté et des trous dans les dispositifs de surveillance... Difficile donc d'imaginer que l'espace routier puisse se révéler encore plus contrôlable qu'un espace clos et soumis à des contraintes disciplinaires extrêmes.

positivement des activités routières, on doit introduire deux modalités décisives qui redonnent toute leur importance aux *prises* des usagers, c'est-à-dire à la manière dont ils élaborent leurs *dispositions*¹⁸ : d'une part, l'organisation des *corps à corps* et du type d'expériences marquantes qu'ils engendrent ; et d'autre part, la *dimension discursive et critique* par laquelle les personnes, et les groupes, parviennent à fixer des points de vue et des doctrines qui contribuent à la régulation globale des expériences de la route. Autrement dit, ce modèle se fonde sur la capacité qu'ont les personnes à élaborer les prises dont elles ont besoin pour agir dans des environnements complexes. Ainsi, outre l'importance accordée à la distribution des signes et des contraintes dans l'environnement, fonctionnant comme autant de seuils d'alerte, on engage trois autres niveaux essentiels :

1. une capacité d'apprentissage et de mise en variation des facultés d'attention/vigilance au fil d'expériences marquantes – qui supposent des passages à la limite (et donc un seuil de répression pas trop bas pour qu'un espace de variation puisse se déployer) ;
2. une contrainte de civilité qui repose essentiellement sur l'interchangeabilité des rôles - contre la tendance à encoder les personnes dans des groupes ou des communautés supposés les définir complètement (« les motards », « les cyclistes », « les automobilistes », etc.) ;
3. une augmentation de la présence du caractère délibératif/discursif rendue visible à la fois par la multiplication de débats publics hors action (voir la multiplication des arènes et des forums), et par l'incarnation de la contrainte argumentative directement dans l'action via les différentes manifestations de l'altérité, à commencer par la place traitée très souvent comme la place du mort : celle du passager.

Le rapprochement du fonctionnement d'un « espace démocratique » – au sens habermassien – et des expériences de la route, suppose des personnages qui conçoivent d'emblée la route comme un espace public et non comme un champ de concurrence ou de lutte, comme un milieu indéterminé qu'il leur appartient de conquérir ou de dominer. Il y a une contrainte forte en la matière qui suppose un travail politique particulier – que ne permet ni la logique répressive, ni la concentration sur les facultés individuelles, ni même le seul aménagement cohérent des territoires de la route : pour reconstruire positivement ses expériences routières dans l'espace des prises de parole publiques, chaque usager est conduit à lier l'interchangeabilité des rôles (commune condition d'usager de la route) et l'intervention *en tant que* représentant ou porte-parole d'un groupe ou d'une classe d'usagers. Cette opération ne va pas de soi. Prenons un exemple : sur le site de Vélorution, porté comme son titre l'indique, par un mouvement en faveur de l'expansion du vélo, on peut lire :

« *Vélorution est un regroupement d'individus réunissant cyclistes, rollers, piétons et automobilistes raisonnables autour d'un objectif commun : diminuer la place de la voiture dans notre société.* » (Voir <http://www.velorution.org>)

Non seulement chaque classe d'usagers est clairement conçue séparément mais les « automobilistes » ne sont admis que s'ils sont « raisonnables ». On trouve pourtant sur les différents forums et dans les entretiens effectués des indices de présence d'une

¹⁸ Le terme de disposition (*stimmung*) n'est pas entendu ici au sens que lui avait donné P. Bourdieu, qui en faisait un synonyme du concept d'*habitus*. S'il y a bien des routines ou des habitudes en jeu, il s'agit surtout de la manière dont se configurent les dispositions pour l'action. Cette configuration, qui suppose un travail continu, est rendue possible par les appuis perceptuels et critiques dont se dotent les personnes au fil de leurs expériences.

interchangeabilité, qui prend appui notamment sur la commune expérience d'au moins deux places ou rôles : le piéton et le passager.

Si l'on distribue les quatre principaux paramètres qui entrent dans la composition des argumentaires qui prennent appui sur l'expérience de la route (contrainte légale, équipement, corps à corps et prise de parole) à l'intérieur d'un espace de variations dont les bornes sont elles-mêmes variables, on est en mesure de décrire l'ensemble des tensions et des formes de résolutions pratiques adoptées par les personnes, ou les groupes (par exemple celui des motards), sans les réduire à partir d'un point de vue normatif univoque¹⁹. Le jeu de contraintes auxquelles doivent faire face les différents usagers de la route, se déploie ainsi dans un périmètre dont la surface varie en fonction de bornes reconnues collectivement comme valides – ce qui permet de tenir compte de leur variabilité, dans l'espace (comparaisons internationales) et dans le temps (variations historiquement attestées du degré de présence des impératifs sécuritaires). Quatre bornes collectives sont actives dans ce modèle.

La première borne est celle de la participation consciente aux activités du monde sensible : la route active fortement une contrainte d'attention/vigilance. Cette contrainte n'est en rien spécifique à la route et on a pu relever son caractère déterminant dans toute une série d'activités : c'est par un travail perceptuel continu que se maintiennent les entités que la sociologie traite comme allant de soi lorsqu'elle met en scène des « acteurs ».

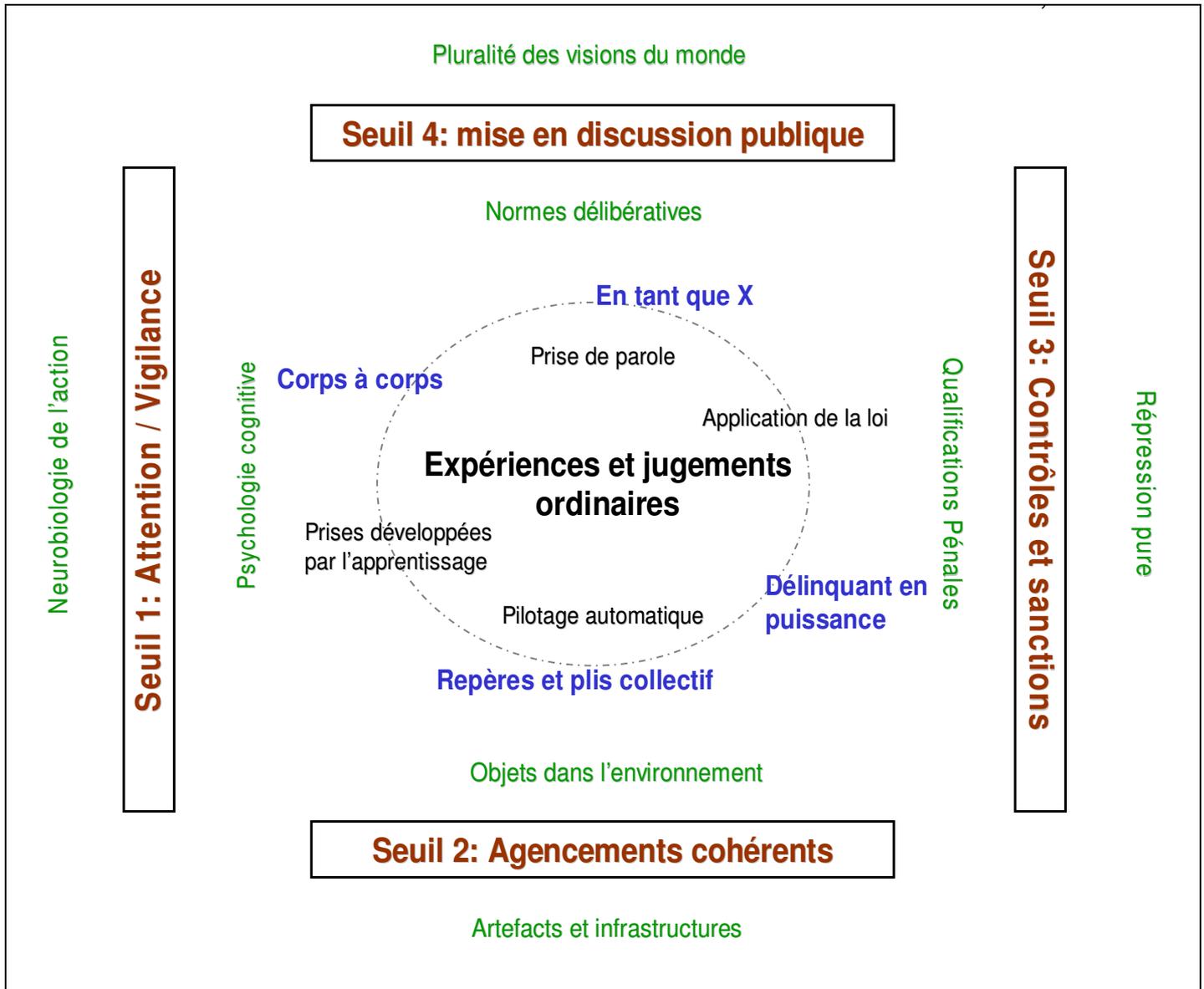
La deuxième borne est celle du degré d'équipement de l'activité routière. Les récits d'expérience et les argumentaires sont marqués par un degré de présence variable des équipements comme guides pour l'action et opérateurs d'alerte et de régulation des comportements. Il y a des mondes, des univers ou des milieux où ce degré est faible, et même des états du monde dans lesquels il est désactivé comme dans les cas d'intempéries ou de conditions extrêmes ou encore d'absence d'équipement collectif.

La troisième borne est constituée par toutes les manifestations de la loi : dispositifs d'avertissement, contrôles, surveillances, et sanctions. Là aussi, on voit qu'il y a des variations qui sont décisives : degré de présence, fréquence, types d'ancrages ou de manifestations, seuils de déclenchement, etc.

Enfin, la quatrième borne est formée par le degré auquel les expériences peuvent entrer dans des forums ou des débats publics. Le mode d'existence de la sécurité routière comme « chose publique » donne lieu ces dernières années à une ouverture de l'espace des formes de la discussion publique, longtemps réduite à des enchaînements de prises de parole officielles plus ou moins relayées par les médias. Le rôle des technologies de l'information et de la communication n'est évidemment pas négligeable dans ce processus d'ouverture, mais il faut noter aussi la multiplication des débats organisés par des associations ou des autorités locales²⁰.

¹⁹ Forts d'un modèle rigoriste qui part du principe que le débat est clos et que l'enjeu est clair, certains acteurs s'inspirent de la doctrine de Claude Got pour préqualifier les conducteurs hors action : les usagers sont des criminels en puissance et il n'y a aucune sorte de négociation des seuils et des normes qui puisse être jugée admissible, puisque le simple fait d'entrer dans l'espace routier correspond, selon eux, à un acte de mise en danger de la vie d'autrui... On trouvera en annexe la vision du monde de la route développée dans les propositions de Claude Got en 2002. On peut visiter son site Internet : <http://www.securite-routiere.org>

²⁰ Le rôle des associations est décisif non seulement dans la manière dont surgissent les objets de débat et s'organisent les différentes arènes de discussion, mais aussi dans la visibilité des procès et des mobilisations



Les seuils collectifs en jeu dans les expériences de la route

collectives. La Ligue contre la violence routière a par exemple fortement contribué à la banalisation du recours à les notions de « délinquant de la route » et de « violence routière » utilisées aujourd'hui spontanément par de nombreux acteurs. « Fondée en 1983, la Ligue contre la violence routière agit pour que la plus meurtrière des délinquances en France soit traitée avec la gravité qu'elle mérite. Organisée en associations départementales, elle interpelle tous les acteurs de la sécurité routière: ministres, élus, préfets, maires, élus, constructeurs automobiles, conducteurs de poids lourds, automobilistes, motocyclistes. »

Les bornes auxquelles se confrontent les acteurs sont constituées par l'ensemble des dispositions et des dispositifs qui forment le supposé « monde commun » que l'on appelle la route. Autrement dit, elles ne cessent de se déplacer et de se reconfigurer, de faire l'objet de disputes et de transgressions. Le resserrement des jeux de contraintes conduirait soit à supprimer les marges de manœuvres et d'apprentissage des acteurs, produisant une sorte de monde d'automates (en rapprochant les corps-à-corps de la contrainte : le moindre écart de comportement serait encodé et sanctionné), soit à la mise en discussion de chaque objet, chaque signe, chaque agencement (mise en correspondance de la délibération et des objets du monde physique : il faudrait alors que des discussions préalables précèdent tout engagement collectif, ce qui paraît aussi irréaliste). Inversement, un éloignement considérable des seuils, créerait un univers proche de ce que les acteurs eux-mêmes décrivent comme une véritable jungle : les corps-à-corps y seraient soumis à l'arbitraire des modes d'existence et des rapports de force qu'ils engendrent ; la critique et le jugement seraient absents ou trop abstraits pour permettre l'accord ; il n'y aurait aucune autorité pour arrêter – au sens fort – les acteurs qui, de facto, vivraient sans loi ; enfin, les dispositifs matériels seraient plus proches du tohu-bohu ou du chaos primitif (ou final), état que l'on a tous connu d'une manière ou d'une autre sous la forme de la piste défoncée, de la route enneigée impraticable, monde sans ordre ni agencement, livré aux déchaînement des forces, et en particulier aux ravages des intempéries, état du monde possible qui est à l'origine, rappelons-le, de la production de ces engins fort décriés et néanmoins proliférants de nos jours que sont les véhicules à quatre roues motrices (4X4) adaptés bien sûr de modèles militaires forgés au « tout terrain ».

La portabilité de ce cadre d'analyse est suffisante pour nous permettre de traiter, sans les réduire, l'ensemble des cas de figure rencontrés. Il permet surtout de considérer alternativement les mêmes contraintes sous l'angle du consensus et du dissensus. Car on peut aussi présenter le modèle en désignant chaque borne comme un *mobile de conflit* ou de dispute pour les acteurs : quels gestes, quelle vigilance, quelles relations physiques, quel degré de maîtrise, quels styles (voir infra sur la « conduite sportive ») développer dans et par la conduite ? Quels équipements collectifs, quelles formes de signalétique, quelles contraintes matérielles (à l'image du « gendarme couché » dont on reparlera plus loin) instaurer dans les espaces de circulation ? Quelles sanctions et quels dispositifs de contrôle ? De quoi peut-on réellement débattre, qu'est-ce qui est représentable parmi les expériences ordinaires et extraordinaires ? Qui représente qui, en tant que quoi prend-on la parole dans l'espace public ?²¹

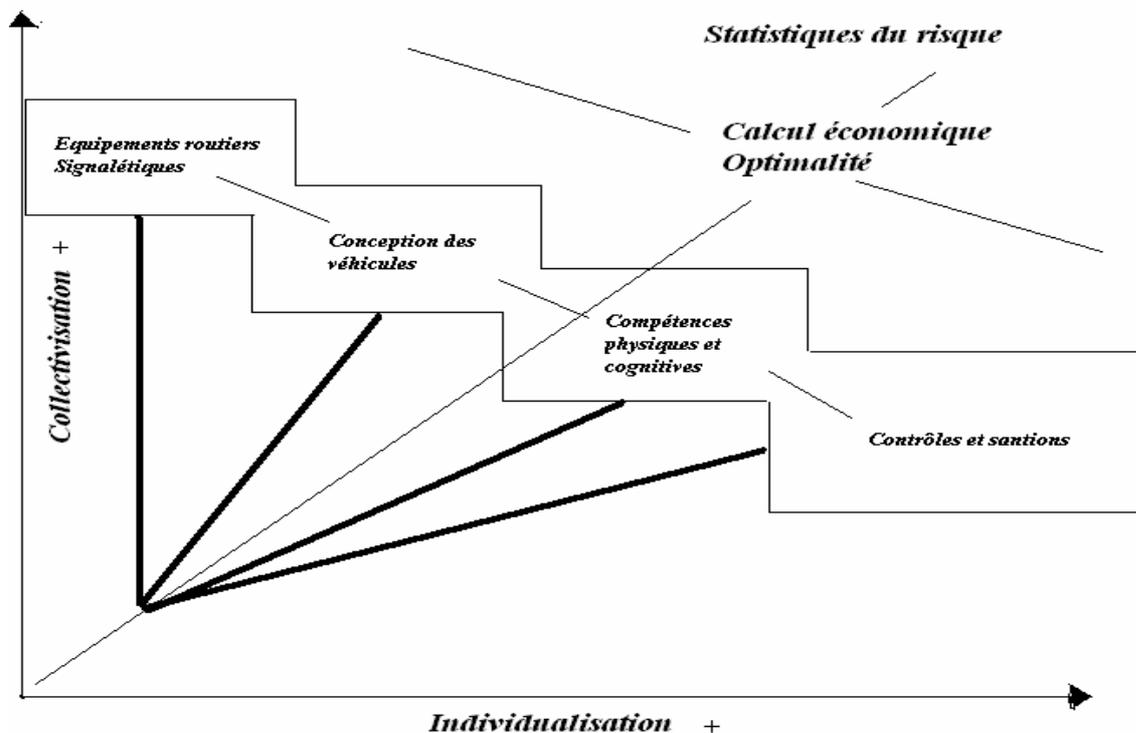
La représentation graphique étant par nature simplificatrice, essayons d'explicitier au maximum les attendus et les conséquences de ce modèle et d'aménager sa relation aux données que l'on a recueillies sur le terrain et dont on va explorer les détails dans les parties suivantes. Si ce modèle semble réaliste, puisqu'il incorpore des contraintes que l'on relève empiriquement dans l'expression des expériences et des jugements des personnes, il est important de voir qu'il s'agit d'une *reconstruction* et que, de fait, s'il « existe » pour les personnes, c'est pour ainsi dire *de manière distribuée* – il faut croiser plusieurs points de vue pour retrouver, à l'état explicite, l'ensemble des contraintes - ou *de manière latente*, c'est-à-

²¹ On peut aussi raisonner à l'envers en considérant les « subversions des contraintes » et la création d'asymétries : ma vigilance domine tout le reste (héros de la route) ; la répression doit être maximale (victime ou représentant de victime) ; les investissements collectifs doivent l'emporter sur toute autre préoccupation (ingénieur des ponts et chaussées) ; la civilité, la discussion et la compréhension sont les clés de la sécurité (usager démocrate)...

dire comme horizon de leurs postures et de leurs jugements. Comme il n'a jamais été question de proposer une typologie des conducteurs, il faut considérer ce jeu de contraintes formelles comme un outil de clarification des opérations cognitives et politiques effectuées par les personnes, et les groupes, pour situer leur expérience et élaborer leur doctrine en matière de sécurité routière. A travers l'exploration et l'analyse des matériaux recueillis, on va voir comment un argument qui se tient en matière de sécurité routière est un argument qui parvient à lier les quatre épreuves fondamentales que doit surmonter l'usager modèle : sens de la légalité, appréciation juste de ses capacités de vigilance, prise en compte discursive de la pluralité des points de vue, et faculté de saisir la rationalité des dispositifs et de se couler dans les environnements physiques qu'ils composent...

Une des tensions majeures de l'expérience de la route est celle de l'incertitude qui pèse sur le devenir des expériences positives : un conducteur a beau se prévaloir de centaines de milliers de kilomètres sans le moindre accident, il peut à tout moment basculer sur le versant noir et tomber sous le coup de jugements et de sanctions qui en font un « délinquant », voire un « meurtrier » de la route. On a pu suivre comment une personne, jouissant, dans son milieu, d'une réputation d'excellente conductrice, dotée d'une prudence et d'une civilité « à toute épreuve », a basculé en quelques secondes dans la logique impitoyable de la qualification pénale. Selon son propre récit, le jeune conducteur d'un scooter est venu « se jeter sous ses roues » – scène dotée, on le voit, d'un degré minimal de vraisemblance pour notre « sens commun de la route ». Or, notre conductrice a eu ce jour-là le malheur de passer au feu orange, de sorte que, en vertu d'un décalage perceptuel qui paraît tout aussi vraisemblable, tous les témoins de la scène ont déclaré qu'elle avait « grillé le feu ». L'accident ayant entraîné des dommages corporels, elle a été condamnée à un retrait de permis, ce qui a eu des conséquences majeures sur son mode de vie. Cet exemple, assez typique, illustre une idée assez partagée de la *vulnérabilité extrême des conducteurs les plus positivement chevronnés*. Partant, elle est constitutive des formes de passage entre expériences et argumentations : ainsi toute manifestation de maîtrise fondée sur l'expérience (« je n'ai jamais eu d'accident grave », « je suis très vigilant », « j'ai appris à conduire très jeune », « j'ai près d'un million de kilomètres sans problème »...) se dissout dans un espace de possibles argumentatifs ; symétriquement, tout développement argumentatif autour du risque (« nous sommes tous des tueurs en puissance », « on n'est toujours trop sûr de soi ») rend quasiment impossible la construction d'une expérience assurée, comme c'est le cas par exemple dans la plupart des activités professionnelles. La régulation collective des erreurs et des fautes, des anicroches et des transgressions, paraît beaucoup moins constituée en matière routière que dans d'autres activités. Tout le problème de nos acteurs, qu'ils soient en position de décision ou d'expertise, pris dans l'action, ou encore en situation de jugement, c'est de faire les bons partages entre ce en quoi on peut avoir confiance, et ce dont on doit se méfier. Une logique individuelle, et même individualiste, domine très nettement les expériences et les jugements. En pratique, on observe pourtant de véritables ajustements collectifs et la référence mutuelle à une compréhension commune de ce qui est en jeu sur la route (que l'on pense seulement aux signaux par appels de phare). De ce point de vue, l'entrée dans une logique de pure répression laisse peu de place à l'expérimentation de formes collectives jouant sur la souplesse du jugement et la force d'une vigilance distribuée. Comme le montrent les débats suivis sur les forums de discussion sur Internet, la question de la juste proportion de logique répressive se pose constamment pour les acteurs. Or, comme le rappelle le modèle présenté ci-dessus, une des manières communes de lier expériences et argumentations consiste normalement à peupler les environnements de dispositifs collectifs (signes, marques, repères, barrières, équipements), qui assurent la coordination des conduites et fournissent les outils nécessaires à la perception et la qualification des écarts, fautes et autres excès.

Le modèle proposé peut cependant donner l'impression d'écarter ce qui, du point de vue de l'économiste, constitue le véritable ressort de pilotage des conduites par des effets de seuils : le paramètre économique, fondé sur un calcul coût/bénéfice (ça devient par exemple très cher de rouler vite ou de brûler les feux ...). En réalité, ce paramètre est lui-même distribué dans les quatre autres que l'on a choisi de mettre en évidence, puisqu'il intervient dans la manière dont les acteurs raisonnent, en affectant un coût au franchissement des limites ou à l'indifférence aux alertes produites par le déplacement des seuils²². Le schéma ci-dessous rassemble à partir de deux axes, l'un formé par l'intérêt individuel (support de l'hypothèse de rationalité des agents, supposés capables d'optimiser leurs actes) et l'intérêt collectif (associé à l'élaboration des dispositifs et autres objets sécuritaires considérés comme des biens publics), les principaux objets sur lesquels portent les mesures publiques.



²² Sur la manière dont on peut penser la rationalité en action comme la fixation de bornes ou de balises au-delà desquelles l'intérêt est engagé, ce qui enclenche un calcul, par exemple un calcul de risque, que l'on n'a pas besoin de présupposer omniprésent chez les acteurs, voir l'ouvrage de Pettit P., (2004), *Penser en société. Essai de métaphysique sociale et de méthodologie*, PUF. Les arguments de l'auteur opèrent des mises en variation aux limites du paradigme du choix rationnel. Une des idées stimulantes – qui était déjà présente dans des articles antérieurs, mais que l'ouvrage rend mieux visible – est celle de balises ou de bornes susceptibles de déclencher des signaux d'alerte appelant les acteurs à une vigilance car leurs intérêts (ou leurs valeurs) sont engagés : Pettit montre comment une telle conception permet d'esquiver le drame fondateur des sciences sociales qui oppose des acteurs calculateurs parce que rationnels, et agissant délibérément sur des tables de préférence selon un principe d'optimisation, et des acteurs dont le calcul est caché, enfoui, refoulé, dénié, seuls des indices apparaissant en surface, les valeurs, les passions, les récits, les biens et les attachements collectifs étant constamment mis en avant comme raisons de l'action.

Le déplacement manifeste de l'espace de calcul des pouvoirs publics des équipements collectifs vers les dispositifs répressifs, engendre des critiques radicales qui rendent difficile et pour le moins incertaine l'adhésion de nombreux usagers, et en particulier de certains groupes fortement constitués, aux normes imposées par l'Etat, en dépit de l'évidence apparente de la sécurité routière, que l'on peut facilement qualifier de « bien en soi »²³. Les résultats enregistrés sont attribués à l'agrégation de calculs individuels dont la logique s'éloigne des principes de civisme et d'interchangeabilité, ce qui est rendu manifeste par l'observation, par les acteurs eux-mêmes, d'un niveau toujours très élevé d'agressivité sur la route. Le modèle proposé plus haut doit ainsi permettre l'élaboration de positions d'équilibre, par la répartition du calcul sur l'ensemble des contraintes : on a intérêt à plus de vigilance mais aussi à ce que des aménagements soient pris en charge par la collectivité ; on a intérêt à débattre des enjeux de la sécurité routière ne serait-ce que pour permettre une plus grande visibilité des représentations et des intérêts en jeu, et on a intérêt à ce que le système répressif soit fondé sur des qualifications précises et des jugements équitables..

²³ Sur la notion de « bien en soi », que l'on peut comprendre comme la référence à une valeur relativement universalisable contre laquelle il est difficile d'argumenter frontalement (comment être contre la « santé » ou la « diminution du nombre de morts sur les routes » par exemple ?), voir Dodier, N., (2003), *Leçons politiques de l'épidémie de sida*, Paris, EHESS.

Modalités d'enquête et matériaux recueillis

Pour saisir les différentes expressions des ressorts et des contraintes décrits plus haut, on s'est attaché à réunir des séries de récits et d'arguments conçues de manière à se rapprocher au maximum des expériences pratiques des personnes. Pour développer ces hypothèses, on a construit deux séries de documents :

- Des corpus qui mettent en scène les conducteurs et la route, en débutant par des forums de discussion.
- Une enquête réalisée auprès d'une quarantaine de personnes. La plupart des entretiens ont été suivis d'une observation participante avec la même personne (un accompagnement sur la route pendant quelques heures).

Ces matériaux permettent d'examiner toute une liste de questions, que la modélisation précédente ne saurait clore. Le matériel qualitatif présente l'avantage, on le sait, d'ouvrir à une pluralité de raisonnements et d'enquêtes « secondaires ». On peut ainsi interroger ces « données » de différentes manières et leur re-présentation sur des supports informatiques permet d'envisager de multiples analyses et comparaisons ultérieures. C'est pourquoi ce rapport présente les matériaux étudiés sous des angles fort différents et pas uniquement comme illustration du modèle que l'on a élaboré, lequel, on l'espère, suscitera des lectures critiques. Il ne s'agit pas ici de défendre une doctrine particulière comme ceux qui savent ce qu'il convient de faire et le font savoir au fil d'interventions publiques continues, mais de contribuer à l'ouverture et au déploiement des figures de l'expérience et du jugement. Ce qui nous va nous conduire à explorer les confins de la légalité et de la légitimité de l'action. Par exemple, on va montrer comment s'exprime l'idée d'une conception positive du conducteur qui ne se contente pas de respecter des règles, en regardant comment les personnes abordent la conduite que l'on dit « sportive ».

DEUXIEME PARTIE.

LES EXPERIENCES ORDINAIRES DANS L'ESPACE PUBLIC

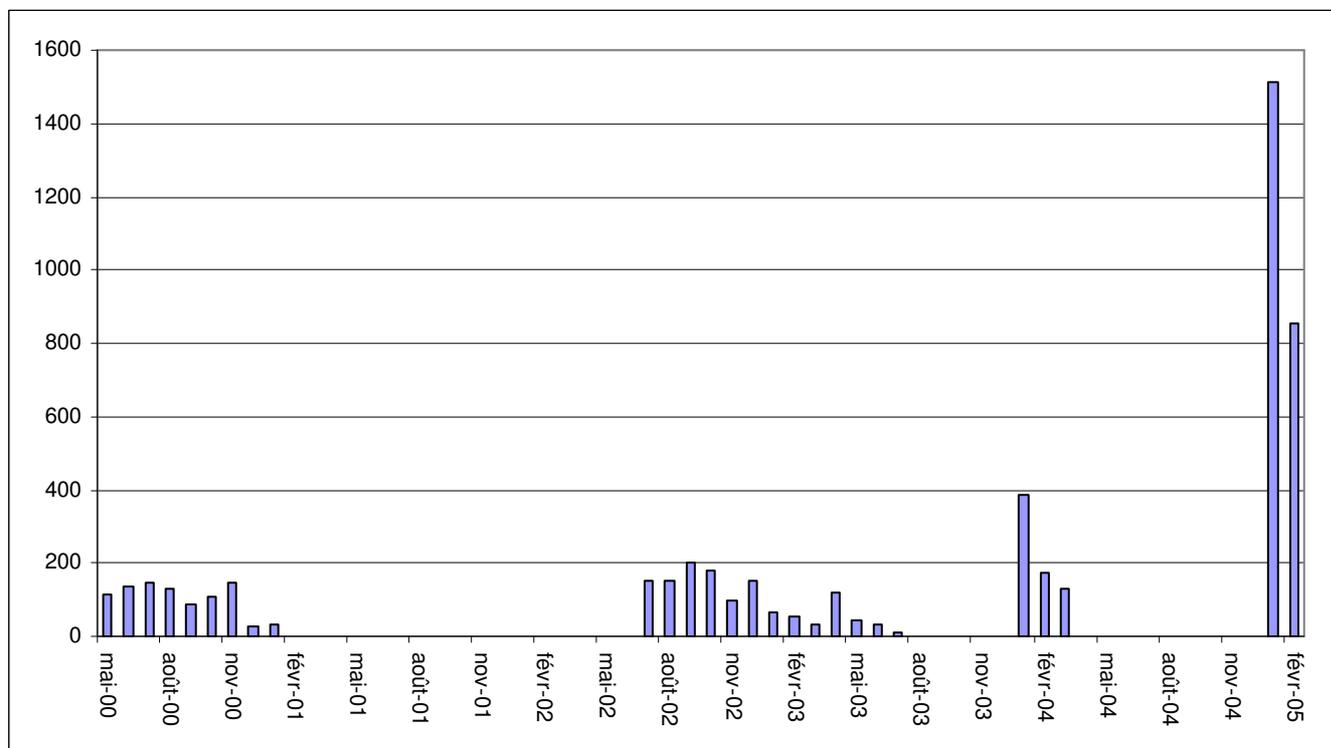
Des forums consacrés à la sécurité routière

Pour mener l'enquête sur les ressorts de la critique en matière de sécurité routière, on a en premier lieu étudié des forums sur Internet : 3 forums organisés par le quotidien *Libération* et un forum ouvert sur le site du Premier Ministre ont été transformés en corpus et analysés en détail. L'intérêt de ces forums est de fournir un large espace de variation de récits d'expérience et de logiques argumentatives et surtout de se déployer sur une durée assez longue pour saisir quelques évolutions puisque les trois premiers ont eu lieu respectivement en 2000, 2002 et 2004, et le dernier début 2005, ce qui permet de repérer des changements, ou pour le moins des indices de changement, dans la manière dont les protagonistes appréhendent spontanément les relations entre leurs expériences de la route et les dispositifs publics, les deux plans pouvant évoluer de concert ou entrer en tension selon les configurations. Les quatre forums contiennent au total 5282 messages et ont fait l'objet de traitements systématiques. Le nombre de tableaux ou de sorties que l'on peut produire est colossal et on renvoie en annexe un certain nombre de propriétés et de résultats pour ne pas alourdir le corps du rapport. Il importe toutefois de bien cerner la « morphologie » de ces corpus.

1. La morphologie des forums électroniques

Titre du forum	Site	messages	Dates
<i>Routes: comment sauver des vies?</i>	Libération.fr	928	10/05/2000 – 18/01/2001
<i>8000 morts sur les routes: fatalité?</i>	Libération.fr	1293	22/07/2002 – 08/07/2003
<i>Routes: avez-vous changé votre façon de conduire?</i>	Libération.fr	692	12/01/2004 – 16/03/2004
<i>Sécurité routière : quelles solutions pour une route plus sûre ?</i>	premier-ministre.gouv.fr	2369	10/01/2005 - 23/02/2005
Total		5282	

Distribution temporelle des forums (nombre de messages par mois)



La distribution des auteurs dans les différents forums

Si nous avons pu étudier des forums électroniques dans différents contextes d'enquête²⁴ et si les travaux sont de plus en plus nombreux sur les questions de « démocratie électronique »²⁵, il reste de nombreux aspects à découvrir et à analyser à la fois dans la façon dont un forum se saisit d'un « problème de société » ou plus généralement d'une « controverse » qui lui préexiste, dans la manière dont il engendre des fils de discussions liés aux ressorts et aux usages du support électronique lui-même (arborescence des réponses en cascade, ajout de

²⁴ On peut citer notamment le forum sur la première période de la guerre en Irak (Libération, mars-avril 2003) et le forum consacré à la carte nationale d'identité électronique (Forum des droits sur l'internet, février-mai 2005).

²⁵ Beaudoin, V., Velkovska, J., (1999), Constitution d'un espace de communication sur Internet, *Réseaux*, n°97, Tome 17, p. 121-177 ; Lejeune, C., (2004), *Sociologie d'un annuaire de sites Internet. Les sciences documentaires saisies par l'informatique libre*, Thèse de Doctorat en sociologie, sous la direction de R. Doutrelepon, Université de Liège. Falguères, S., (2005), *S'engager dans une discussion politique sur le web. Analyse des forums du Monde, de Libération et du Figaro, communication au séminaire Démocratie Electronique*, Paris, 27 janvier 2005.

liens vers des sites, modes de manifestation ou absence de modération, etc.), et dans le type d'impact que peut avoir un débat électronique sur l'évolution d'un dossier. On observe que c'est le forum de l'année 2000 qui fait l'objet de la plus forte discussion sur le déroulement du forum lui-même²⁶, ce qui peut s'analyser de deux manières : soit les internautes ont développé depuis lors des capacités d'autorégulation et la question des formes d'intervention acceptables sur les forums est à peu près réglée, ou pour le moins, pose moins de problèmes ; soit la concrétisation des mesures gouvernementales sur le terrain crée des épreuves de réalité qui éloigne les participants du débat sur le débat et les conduit à entrer plus avant dans les expériences et les objets en cause. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que les forums électroniques donnent lieu à des prolongements invisibles, puisque de nombreux internautes lisent les messages et parcourent, parfois en remontant dans le temps, les différentes contributions sans se manifester²⁷.

Forum	Nombre d'auteurs ou « pseudos » différents	Moyenne des messages par auteur	% de pages des 10 premiers auteurs
<i>Forum 2000</i>	332	2,79	28,30 %
<i>Forum 2002</i>	422	3,06	20,42 %
<i>Forum 2004</i>	145	4,77	33,91 %
<i>Forum 2005</i>	1170	2,02	8,07 %
Total	2069	2,55	10,94%

Un test sur les éventuels pseudos qui resurgissent d'un forum à l'autre, montre qu'en dehors de quelques « leaders », le nombre d'auteurs cumulés sur l'ensemble des corpus et le nombre total des auteurs du « méta-corpus » formé par l'agrégation des quatre forums sont assez proches : on trouve 2069 auteurs différents en distinguant les forums et 2017 en les fusionnant, ce qui permet de penser qu'une faible partie des internautes mobilisés sur un forum ressurgisse sous le même pseudonyme (a priori 52, mais il peut y avoir des personnes différentes sous les mêmes pseudos !). Symétriquement on peut aussi imaginer qu'un même auteur utilise des pseudos différents, sur les mêmes forums ou non. Cette pratique permet de défendre des positions variées et de tester des argumentations plus ou moins radicales. A ce titre, certains internautes s'emploient à choisir un pseudo indiquant leur point de vue (« senior prudent 6925 », « vive la vie », « tout sauf sarko », « une française moyenne », « vache à lait »...), ce qui leur permet d'exprimer de façon claire la position défendue et d'inviter le lecteur intéressé par le débat qu'elle sous-tend, à cliquer et à discuter. Dans cette perspective, on peut supposer que la dynamique de la discussion suscite la création de nouveaux pseudos : ceux-ci permettent de réagir de façon tranchée à un propos, ou pour livrer une expérience particulière tout en privant un internaute de recoupements avec les autres positions tenues dans les différents fils de discussion.

²⁶ L'entité « forum » apparaît 151 fois dans le forum 2000, ce qui la place au 22^{ième} rang de la liste.

²⁷ Selon M. Akrich et C. Méadel qui ont étudié des listes de discussion volumineuses, les lecteurs invisibles, appelés "lueurs" ou "voyeurs", représentent, selon les listes, et d'après des estimations établies par sondage, entre 10% et 50% des abonnés. Akrich M., et Méadel, C., Prendre ses médicaments/prendre la parole : les usages des médicaments par les patients dans les listes de discussion électroniques. *Sciences Sociales et Santé*, vol.20, n°1, mars 2002, p. 89-114, p. 92. Sur les listes électroniques, voir aussi Cardon, D., Mallard, A., "De clic en clic. Créativité et rationalisation dans les usages des intrants d'entreprise", *Sociologie du travail*, n°43, 2001, p. 309-326.

Une des préoccupations classiques dans l'analyse des forums est le degré de distribution des prises de parole – la « place » occupée par chaque intervenant n'étant pas ici contrainte par le temps ou par l'espace, nécessairement limité, d'une réunion publique ou d'un support de publication. Si l'on prend les 10 premiers intervenants de chaque forum, on constate que leur taux de « couverture » est corrélé au nombre d'intervenants. En terme de logique argumentative et de cohérence des fils développés par les participants au forum, le nombre d'intervenants fait peser une contrainte cognitive forte : il devient difficile de replacer tous les arguments, qui donnent lieu comme on le verra plus loin, à des échanges parfois très vifs, dans la série des épreuves d'authenticité et de cohérence que se font subir les intervenants.

En utilisant le logiciel Prospéro²⁸, nous pouvons à un premier niveau très élémentaire comparer les principales entités discutées dans les différents forums.

²⁸ Le lecteur non familier avec le vocabulaire et la logique de cet outil informatique, peut consulter : Chateauraynaud, F., (2003), *Prospéro : une technologie littéraire pour les sciences humaines*, Editions du CNRS, Paris.

Structures thématiques dominantes des quatre forums

<i>Forum Libération 2000 (« routes : comment sauver des vies ?)</i>		<i>Forum Libération 2002 (8000 morts sur les routes : fatalité ?)</i>		<i>Forum Libération 2004 (Routes : avez-vous changé votre façon de conduire ?)</i>		<i>Forum Gouv 2005 (Sécurité routière : quelles solutions pour une route plus sûre ?)</i>	
Vitesse	1120	VOITURE@	1186	Vitesse	603	AUTOMOBILISTES@	1862
VOITURE@	1007	vitesse	974	VOITURE@	549	Vitesse	1494
AUTOMOBILISTES@	645	AUTOMOBILISTES@	891	RADARS@	326	VOITURE@	1429
VICTIMES@	629	VICTIMES@	779	AUTOMOBILISTES@	300	Route	1267
accident(s)	622	route	625	VICTIMES@	248	Feux	1257
Route	484	accident(s)	531	Route	243	Jour	921
autoroute	349	POLICE@	408	accident(s)	205	accident(s)	863
POLICE@	259	LA-FRANCE@	372	Autoroute	187	Véhicules	782
Routes	256	routes	349	LA-France@	141	VICTIMES@	651
LA-FRANCE@	229	autoroute	317	POLICE@	127	Véhicule	623
TRANSPORTS@	228	nombre	272	Routes	127	POLICE@	557
ALCOOL@	203	ALCOOL@	267	LA-PLANETE@	124	Sécurité	555
Nombre	201	MOTARDS@	254	Volant	115	ETAT-CENTRAL@	546
véhicules	185	LA-PLANETE@	251	Temps	114	Allumage	546
ETAT-CENTRAL@	178	volant	245	ETAT-CENTRAL@	109	Temps	536
conduite	176	conduite	216	Conduite	94	Mesure	520
véhicule	173	temps	216	risque(s)	89	MOTARDS@	497
Temps	171	ETAT-CENTRAL@	208	MOTARDS@	87	Routes	497
problème	153	TRANSPORTS@	193	Nombre	87	RADARS@	469
Forum	151	véhicules	190	ALCOOL@	82	feux de croisement	437
Ville	148	risque(s)	185	Autoroutes	80	TRANSPORTS@	419
LA-PLANETE@	140	problème	181	Gens	78	Conduite	409
RADARS@	136	ENFANTS@	180	Loi	76	Routière	380
Routière	136	véhicule	177	Ville	76	Autoroute	364
Volant	136	sécurité	176	Sécurité	75	Nombre	357
risque(s)	133	ville	172	TRANSPORTS@	72	risque(s)	339
comportement	133	RADARS@	153	Limite	72	code de la route	328
Gens	132	pays	151	Comportement	72	Phares	326
répression	127	comportement	150	Liberté	69	sécurité routière	316
Sécurité	125	PIETONS@	144	Vie	66	Codes	313
Vie	123	vie	142	Caipitrop	62	LA-FRANCE@	311
ENFANTS@	122	gens	137	Véhicule	62	Circulation	303
autoroutes	111	loi	132	Raison	61	Répression	296
Loi	108	personne	129	ENFANTS@	60	Nuit	296
limitation	104	jour	129	code de la route	60	Comportement	287
Excès	103	autoroutes	125	Mesures	60	Problème	272
Pays	99	moto	116	Répression	59	Ville	268
circulation	98	mesures	115	Limitation	59	Personnes	264
PIETONS@	96	état	115	Moto	56	Solutions	260
Etat	94	question	109	Gotch	55	Sécurité	259
Vitesses	91	circulation	109	Voie	54	PIETONS@	256
Limite	89	code de la route	108	Peur	53	LA-PLANETE@	243
Jour	88	personnes	107	ALLEMAGNE@	52	Etat	243
Sécurité routière	86	forum	103	Personne	50	Points	226
question	85	répression	101	Jour	49	Volant	224
personnes	82	ENTREPRISES@	100	Voies	48	CONSOMMATEURS@	217
personne	82	solution	100	Question	47	Roues	216
Solution	82	ALLEMAGNE@	99	Problème	47	ENFANTS@	215
Cause	81	routière	99	Formation	46	Prévention	215
ETATS-UNIS@	77	raison	98	sécurité routière	46	Voies	211

Soient d'abord quelques observations générales. La configuration dominante, que l'on pouvait certes attendre, mais qui s'affirme comme extrêmement stable, est formée par la vitesse, les voitures²⁹ et les automobilistes. Les victimes (victimes en général, morts et blessés...) sont également souvent en tête de liste, avec néanmoins un léger décrochage dans la dernière période (forum 2005). Les *motards*, apparemment en retrait dans le premier forum, surgissent fortement au cœur du deuxième forum ; les *radars* rejoignent les entités de tête du troisième forum ; et les *feux* (ici *feux de croisement*) sont au centre du dernier forum. On remarque que l'*Allemagne* apparaît dans la liste des 50 premières entités des forums 2002 et 2004. Dans l'ensemble des forums la *police* est toujours devant l'*Etat* qui comprend pourtant de nombreuses désignations : la police représente l'Etat sur la route (comme le préfet le représente dans le département). Conjointement, le thème de la *répression* se retrouve en bonne place dans tous les forums et après un recul ne cesse de regagner des places dans le classement, de même que le *code de la route*. Le thème du *comportement* est omniprésent : c'est sur le comportement des usagers de la route, et plus particulièrement des automobilistes et des motards que se concentrent essentiellement les discussions et les témoignages. On note a contrario l'absence des poids lourds en tête de liste. Enfin la *formation* et la *prévention* font une apparition in extremis si l'on peut dire, mais on voit que ce ne sont pas les thèmes les plus frayés dans le jeu des argumentaires.

Le risque routier fait partie des terrains sur lesquels les deux plans ne cessent d'être rapprochés et éloignés, comme dans un mouvement de balancier : d'un côté il y a des outils qui totalisent des séries d'événements à partir de descripteurs stabilisés permettant d'établir des régularités indépendantes des variations locales ou individuelles ; de l'autre il y a la liste des expériences que peuvent convoquer les personnes, la série des épreuves, heureuses ou malheureuses, qui leur servent de points d'appui pour élaborer leurs jugements et ajuster leurs comportements. Décrire l'ensemble des stratégies disponibles pour faire correspondre les deux séries, est un programme décisif pour accroître la lisibilité des conduites et saisir les tensions spécifiques auxquelles se trouvent confrontées les personnes. Nous allons rendre compte de la manière dont les élaborations les plus constituées publiquement sont engagées dans les expériences ordinaires de la conduite, et de la façon dont les expériences corporelles, les prises perceptuelles au cours de scènes vécues, surgissent et sont reprises dans les débats publics.

Eléments de comparaison des quatre forums

Un des axes de travail, qui pourra donner lieu à des prolongements intéressants puisqu'il est possible de suivre de multiples forums à l'avenir en utilisant peu ou prou les mêmes outils et catégories d'analyse, consiste à repérer les transformations graduelles des centres de gravité –

²⁹ Les entités marquées d'un @ sont, conformément aux usages sous Prospéro, des entités complexes ou « Etres-Fictifs », qui regroupent plusieurs désignations pointant vers les supposés mêmes thèmes ou personnages. La construction de ces objets est indispensable pour organiser la comparaison des textes, des auteurs et des corpus, mais elle n'est pas « simple » et suppose une grille interprétative parfaitement explicitée. On trouvera en annexe des tables donnant le contenu de ces objets « semi-complexes » que l'on ne peut ouvrir à chaque fois sans alourdir considérablement la lecture des descriptions et des analyses.

au double sens – des débats. En comparant deux à deux les corpus, on va fournir ici quelques indices d'évolution des objets mis en discussion par les acteurs.

Forum 2002 / Forum 2000

thèmes qui montent fortement lorsque l'on passe du forum 2000 au forum 2002	thèmes qui chutent fortement lorsque l'on passe du forum 2000 au forum 2002
cannabis + 1185 %	Guerre -91 %
fatalité + 1109 %	abus -91 %
tests + 535 %	emplois -91 %
casque + 448 %	STOP -90 %
engins + 429 %	dispositions -90 %
guerre + 383 %	imagination -90 %
circuits + 353 %	livreur -90 %
LE-CANCER@ + 353 % ³⁰	initiative -90 %
MOTARDS@ + 326 %	totalitarisme -90 %
con + 315 %	croyant -90 %
densité + 293 %	abolition -90 %
démagogie + 278 %	intérêts -90 %
mec + 259 %	silhouettes -90 %
parking + 259 %	Concorde -90 %
catégories + 252 %	flicage -88 %
Belgique + 252 %	média -88 %
parkings + 252 %	maîtres -88 %
Nice + 252 %	compétences -88 %
neige + 221 %	nuisances -88 %
scooter + 217 %	pots -88 %
moto + 213 %	climat -88 %
technologie + 202 %	TDI -88 %
explication + 202 %	Big Brother -88 %
pubs + 202 %	GTI -88 %
obtention + 202 %	transport en commun -87 %
chute + 191 %	bouc émissaire -85 %
hommes + 189 %	fierté -85 %
SANG@ + 188 %	guerre civile -85 %
colère + 187 %	réparations -85 %
délation + 187 %	privilège -85 %
GPS + 183 %	dollars -85 %
amis + 181 %	expert -85 %
20 heures + 177 %	ralentissements -85 %
ticket + 177 %	compréhension -85 %
accidents domestiques + 177 %	enregistreur -85 %
Renault + 177 %	rapports -85 %
habitude + 168 %	excités -85 %
	postulat -85 %
	idiots -85 %

³⁰ Cela s'explique par un jeu d'association entre deux chantiers ouverts par J. Chirac : la lutte contre le cancer et la lutte contre l'insécurité routière.

Ce qui disparaît en 2002 mais présente en 2000		Ce qui surgit en 2002	
login	37	euros	46
ESB@	13	SARKO@	28
rouleurs	13	Chirac	18
enquêtes	12	pourcentage	15
Ras-le-bol	10	dos	14
Login	9	adrénaline	14
balisage	9	Grande Bretagne	13
Civisme	8	barbouzes	13
moutons	8	Fatalité	11
carotte	8	machines	11
amortisseurs	7	Toubon	11
groupes	7	Raffarin	10
		contrainte	10
		Volvo	10
		rond point	9
		crime	9
		dealers	9

Entre les forums 2000 et 2002, augmente de façon significative tout ce qui concerne la moto (les motards, la moto,...), l'école, la sécurité, les cyclistes, les chauffards. En revanche diminuent les poids lourds, les transports en commun et un certain nombre d'entités touchant à des métrologies (PhV, mètres, distance,...). Il est intéressant de noter que restent stables les passagers, les délinquants, la référence à la mortalité. Si l'on raisonne en termes de catégories, il convient de souligner que les registres du catastrophisme et de la rumeur sont en baisse en 2002 alors que l'on évoque plus des notions touchant au déterminisme et à la nécessité.

Forum 2004 / Forum 2002

thèmes qui montent fortement lorsque l'on passe du forum 2002 au forum 2004		thèmes qui chutent fortement lorsque l'on passe du forum 2002 au forum 2004	
industrie	+ 635 %	cannabis	-96 %
surveillance	+ 530 %	test	-93 %
Twingo	+ 530 %	aménagements	-91 %
mauvaise foi	+ 530 %	information	-90 %
horreur	+ 530 %	colère	-89 %
F1	+ 446 %	orange	-89 %
plaques	+ 404 %	bilan	-89 %
arguments	+ 396 %	arbres	-89 %
pépère	+ 390 %	statistique	-87 %
vie d'autrui	+ 372 %	brouillard	-87 %
RADARS@	+ 347 %	fatalité	-87 %
pilote	+ 345 %	cible	-86 %
LES-MILITAIRES@	+ 320 %	feroutage	-86 %
mythe	+ 320 %	performances	-86 %
trajets	+ 320 %	précision	-86 %
DIEU@	+ 290 %	lobbies	-86 %
symbole	+ 278 %	démagogie	-86 %
Mauvaise	+ 278 %	Chacun	-85 %
Garches	+ 278 %	parkings	-85 %
amalgame	+ 267 %	individus	-85 %

accrochage	+ 267 %	impunité	-85 %
PARANOIA@	+ 250 %	tests	-85 %
kit	+ 250 %	Stop	-84
jungle	+ 250 %	suspension	-84 %
argument	+ 244 %	suicide	-84 %
SANTE-MENTALE@	+ 241 %	américain	-84 %
calcul	+ 236 %	proposition	-84 %
entretien	+ 236 %	existence	-84 %
rire	+ 232 %	Lyon	-84 %
SARKO@	+ 215 %	TABAC@	-84 %
domicile	+ 215 %	un volant	-83 %
tôle	+ 215 %	probabilité	-83 %
pompe	+ 215 %	produits	-83 %
endroits	+ 206 %	SECOURS@	-82 %
libertés	+ 203 %	maîtrise	-81 %
vide	+ 200 %	accidents domestiques	-81 %
compteur	+ 196 %	20 heures	-81 %
confiance	+ 194 %	fauteuil	-81 %
aise	+ 194 %	informations	-81 %
agressivité	+ 194 %	Porsche	-81 %
cinétique	+ 189 %	commentaires	-79 %
fric	+ 183 %	trouille	-79 %
deux-roues	+ 180 %	quotidien	-79 %
économie	+ 180 %	film	-79 %
surprise	+ 180 %	malades	-79 %
solidarité	+ 180 %	MONDE-RURAL@	-79 %
prêt	+ 180 %	engins	-78 %
JAPON@	+ 180 %	pubs	-78 %
texte	+ 180 %	accidents de la route	-78 %
		solutions	-78 %
		rond point	-77 %
		sports	-77 %
		feu vert	-77 %
		Finlande	-77 %

Ce qui est absent en 2004 mais présent en 2002	Ce qui surgit en 2004
LE-CANCER@ 18	Soporifique 14
psy 18	pompes 10
contrôle technique 18	fumée 9
Loi 16	écran 8
services 15	fichage 8
normes 15	zen 8
propositions 14	UV 8
catégories 14	moutons 7
activités 13	capteurs 7
lecture 13	Apologie 7
mouchard 13	Escroquerie 7
Suède 13	éthylotest 6
la moyenne 13	airbag 6
barbouzes 13	
obtention 12	
Suisse 11	
passage piéton 11	
ticket 11	
quartier 11	
interventions 11	
montant 11	
Fatalité 11	

Entre les forums 2002 et 2004, ce sont les radars, Nicolas Sarkozy, le compteur et l'argent qui apparaissent comme les entités en nette augmentation. On parle en revanche beaucoup moins des entreprises, de l'école, de l'Europe, de la ceinture de sécurité, des piétons et des amendes. Les catégories "Figures de réparation" et "processus de normalisation" sont en baisse alors que s'installent celles qui marquent le "contrôle et vérification", les "régimes de controverse" et "l'attention et vigilance". Notons que le "catastrophisme" a complètement disparu. Sarkozy réalise un score, en nombre d'apparitions dans les messages, encore plus important en 2004 qu'en 2002.

On note également le passage surprenant de la référence massive à des aspects corporels vers des arguments plus moraux. En effet, on retrouve dans le forum 2002 un grand nombre d'entités pour lesquelles le corps est investi tel que LE-CANCER@, le SANG@, le casque, la chute, les accidents domestiques. Deux ans plus tard, surgissent les entités relatives à l'affect qui sont certainement apparues pour décrire le comportement des conducteurs, ou pour se référer à la normalité. Il s'agirait également d'une façon de rationaliser les choses, de se rassurer, ou dans la façon de définir ses propres libertés avec l'apparition du radar automatique dépeint comme l'objet répressif absolu.

La comparaison des deux corpus 2000 et 2004 permet de noter la montée spectaculaire des radars, des motos, de la vitesse, et de la liberté quand le débat sur les poids lourds et les métrologies se font moins fréquents. C'est la catégorie "Attention/Vigilance" qui progresse le plus.

thèmes qui montent fortement lorsque l'on passe du forum 2004 au forum 2005	thèmes qui chutent fortement lorsque l'on passe du forum 2004 au forum 2005
codes + 5935 %	SARKO@ -99 %
feux + 3131 %	reprise -98 %
phares + 3043 %	con -98 %
soleil + 2715 %	gaffe -97 %
brouillard + 2458 %	lenteur -97 %
obligation + 2348 %	UV -96 %
pollution + 1751 %	zen -96 %
croisement + 1539 %	Québec -96 %
visibilité + 1519 %	Garches -96 %
solutions + 1332 %	truc -96 %
la journée + 1037 %	meurtre -95 %
zone + 999 %	F1 -95 %
dispositif + 960 %	Portable -94 %
campagne + 841 %	blaireaux -94 %
période + 825 %	peau -94 %
lumière + 774 %	mythe -94 %
PREFET@ + 748 %	défenseurs -93 %
carburant + 738 %	débit -93 %
mesure + 735 %	bolide -93 %
agglomération + 735 %	barbares -93 %
utilisation + 694 %	billet -93 %
réglementation + 652 %	posts -93 %
jour + 624 %	Bridier -92 %
sanctions + 594 %	crétins -92 %
véhicules + 585 %	cons -92 %
ENTREPRISES@ + 536 %	rire -92 %
examen + 517 %	savon -91 %
déplacements + 497 %	dogme -91 %
axe + 497 %	adrénaline -91 %
site + 491 %	flaque -91 %
obstacles + 459 %	clac -91 %
image + 439 %	Raffarin -91 %
CORPS-MEDICAL@ + 439 %	Chirac -91 %
chaussée + 439 %	balance -91 %
décision + 427 %	JT -91 %
LES-COMMUNES@ + 424 %	degré -91 %
auto-écoles + 420 %	asphalte -91 %
arrêt + 411 %	dieu -91 %
villes + 409 %	vrac -91 %
écoles + 401 %	champignon -91 %
frais + 401 %	connerie -90 %
amélioration + 385 %	blague -89 %
étude(s) + 384 %	forums -89 %
flot + 382 %	conneries -89 %
personnel + 382 %	US -89 %
CYCLISTES@ + 382 %	pompes -89 %
développement + 382 %	Dunkerque -88 %
données + 382 %	A12 -88 %
ceinture + 377 %	objections -88 %
ceinture de sécurité + 375 %	infrastructures -88 %
infraction + 372 %	violeurs -88 %
économies + 362 %	africain -88 %
incivilité + 362 %	Explications -88 %
cadre + 362 %	
pourcentage + 362 %	
USAGERS@ + 361 %	
pluie + 344 %	
systèmes + 343 %	
batterie + 343 %	

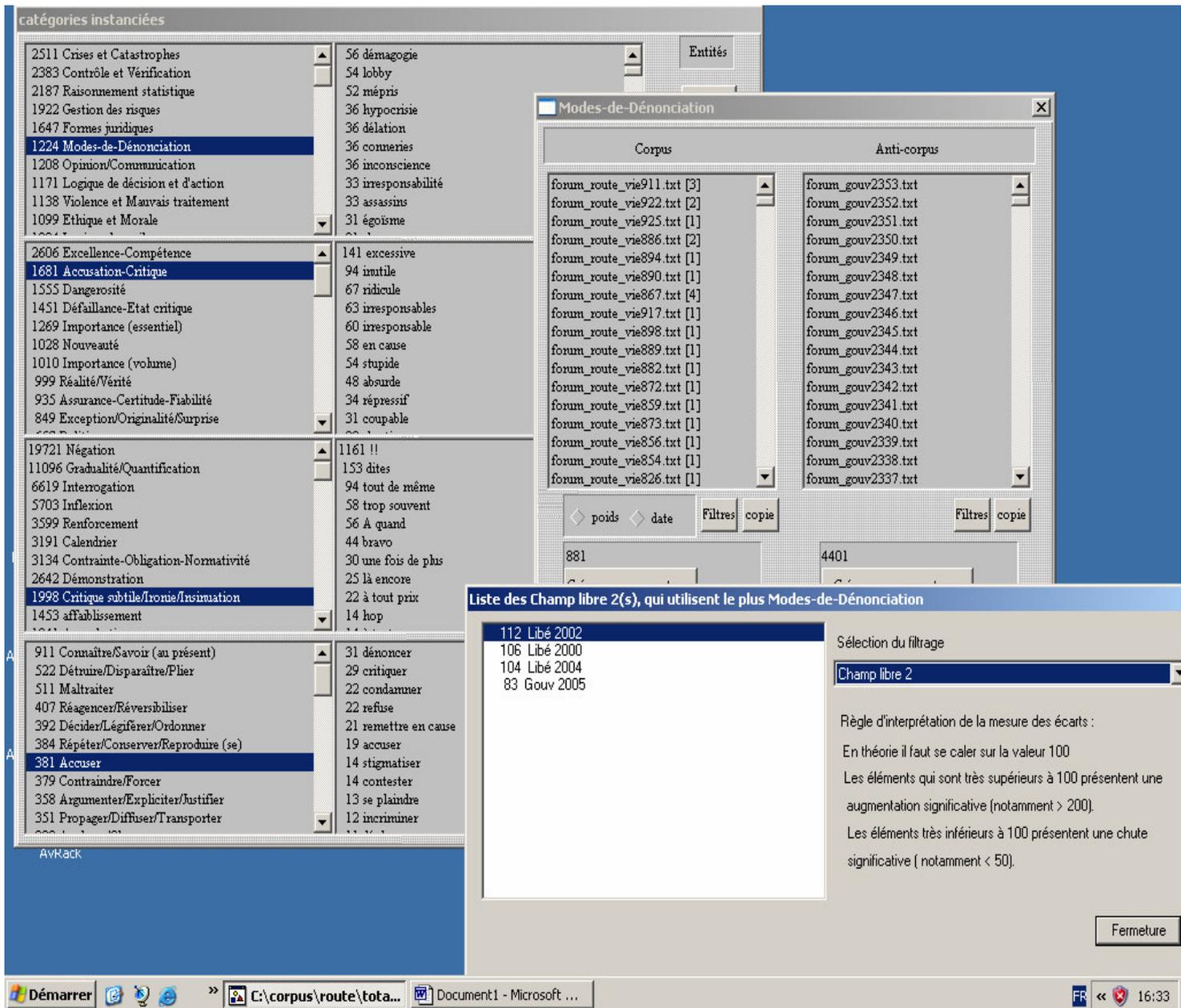
Ce qui est absent en 2005 mais présent en 2004		Ce qui surgit en 2005	
Sapristi	15	allumage	546
Soporifique	14	feux de croisement	437
Libé	11	Feux	66
fichage	8	éblouissement	65
pépère	7	croisements	64
crétin	7	Landes	64
platane	7	expérimentation	44
cale	7	surconsommation	44
Apologie	7	recommandation	41
Escroquerie	7	Allumage	40
totalitarisme	6	contrôle technique	37
WE	6	services	32
Interdiction	6	PL	32
testostérone	6	réglage	31
		sombre	30
		ampoule	30
		batteries	27
		gris	26
		équipement	26
		couleurs	26
		lumières	25
		propositions	24
		stages	24
		voies rapides	22
		pays nordiques	22
		ronds-points	22
		voiturettes	22
		Watts	21
		disposition	20
		lunettes	20

Si le forum 2005 retrouve l'essentiel de la structure mise en place antérieurement avec les lieux communs des débats sur la sécurité routière, on voit ici s'affirmer un processus de spécialisation, puisque l'essentiel des arguments est consacré à la question de l'allumage des feux de croisement, thème qui, contre toute attente, suscite des passions sans doute explicables par la mobilisation d'un groupe d'utilisateurs contre le dispositif.

2. Figures de dénonciation

L'attention aux formes de la critique conduit à regarder la distribution d'un des registres discursifs (catégories) les plus transversaux dans l'analyse des corpus avec Prospéro³¹. Intitulé « Modes de dénonciation », ce registre fournit un faisceau d'indices permettant de mesurer le degré auquel les textes d'un corpus – et plus globalement le corpus lui-même – ont recours à des figures de critique radicale. Chaque représentant engagé dans la catégorie mériterait d'être étudié de façon précise mais *l'effet de grappe* obtenu permet de cerner les propensions critiques globales. Notons en premier lieu que la catégorie se hisse 6^{ème} rang des catégories d'entités projetées sur l'ensemble des forums, avec un score total de 1224 occurrences. La place extrêmement forte de la dénonciation est confirmée par la catégorie de qualité intitulée « Accusation-Critique » qui parvient quant à elle au second rang. Par ailleurs, on ne trouve pas de différence significative entre les différents Forum du point de vue de la présence de la dénonciation.

³¹ Sur ces aspects, voir Chateauraynaud, F., (2003), *Prospéro : une technologie littéraire pour les sciences humaines*, Editions du CNRS, Paris.



Capture d'écran : Entrée par les jeux de catégories sur le méta-corpus Forums

La série des opérations matérialisée par cette capture d'écran rend saillants les principaux registres utilisés par les internautes ; la fenêtre en bas à droite, affiche un calcul pondéré permettant d'ordonner les forums selon les écarts sur la catégorie « mode de dénonciation » (on note que le forum sur le site du gouvernement est légèrement moins critique que les autres).

Distribution interne de la catégorie Modes-de-Dénonciation

démagogie	56
lobby	54
mépris	52
hypocrisie	36
délation	36
conneries	36
inconscience	36
irresponsabilité	33
assassins	33
égoïsme	31
abus	31
prétexte	31
mauvaise foi	29
lobbies	28
racket	25
mythe	21
laxisme	19
dénonciation	18
aberration	18
assassin	17
scandale	16
piège	16
propagande	16
mouchards	15
injustice	14
détriment	13
caricature	12
mensonge	12
désinformation	11
discrimination	11
arnaque	11
Ras-le-bol	10
stupidité	10
arrogance	10
reproche	9
chantage	9
provocation	9
insulte	9
technocrates	9
Ras le bol	8
frime	8
fascisme	8
bordel	8
reproches	7
racisme	7
beaux discours	7
tollé	7
parisianisme	7
Escroquerie	7

ras le bol	6
Corruption	6
remise en question	6
Insultes	6
le mal	6
bouc émissaire	6
Dogme	5
Escroquerie	5
pensée unique	5
lettre morte	5
Assasins	5
Censure	5
Injustices	5
Démagogue	5
Mensonges	4
Légèreté	4
Critique	4
Fumisterie	4
Inepties	4
Hérésie	4
Hostilité	4
Dénonciations	4
Privilèges	4
Calvaire	4
Illégalité	4
Intimidation	4
Aneries	4
Menteurs	3
Indignation	3
Diabolisation	3
Incurie	3
Croisade	3
procès d'intention	3
Stigmatisation	3
Foutaises	3
bien-pensants	3
Balivernes	3
Barbarie	3
Rigolos	3
Foutaise	3
Outrage	3
ras-le-bol	3
abus de pouvoir	3
Lâcheté	3
Menteur	2
Scandales	2
Technocratie	2
Secte	2
Méfais	2

NB on trouve en annexe une projection de la catégorie Modes-de-Dénonciation sous forme de carte de liens.

La démagogie s'affirme comme le meilleur représentant des charges critiques développées dans les forums – ce n'était pas attendu et c'est une des surprises de ce traitement. Sont

dénoncés comme démagogiques des propos, tenus par des internautes dans le forum ou dans un espace public plus large (presse, déclaration ministérielle,...) qui présentent des solutions « simples mais fallacieuses ». Mais la critique devant être fondée, il s'agit alors de démontrer l'argumentation attaquée pour développer une contre-argumentation³². Prenons un exemple :

J'ai pu lire ce matin dans Libé l'avis de pure démagogie du journaliste Favreau, relayant servilement les propos dégoulinants de l'autophobe Got. En effet, dans cet éloge de la protection des mauvais conducteurs (limitation de vitesse, et autres mesures liberticides), on évite soigneusement la donnée qui fâche : à savoir que les pays qui ont le moins de morts sur les routes sont ceux dont les autoroutes sont gratuites. Curieusement, le journaliste, tout de complaisance avec le Got (goth ?) se garde bien soigneusement de relever ce fait. (23 juillet 2002)

D'une manière générale, les débats font poindre des conceptions différentes des risques de la route qui ont au moins en commun un refus des interprétations « simplistes ». Les solutions trop univoques, fondées sur des « il n'y a qu'à... », sont généralement dénoncées en prenant appui sur des expériences ordinaires, dont on a proposé une modélisation plus haut. Dans ce dernier cas, il s'agit de critiquer la position répressive (défendue en particulier par Claude Got) pour proposer simultanément un lien entre la gratuité des autoroutes et le faible nombre de morts. Ce propos invite à penser que ce sont les équipements – et donc les enjeux économiques qui les sous-tendent qui permettraient de pérenniser la sécurité sur la route. D'une certaine manière, la thèse suivante conduit à la même conclusion mais l'auteur s'en prend à une autre piste fallacieuse :

Quelques kilomètres plus loin, au lieu-dit " Richemont ", il y a tous les jours depuis plusieurs mois un bouchon dû au rétrécissement de la chaussée de 3 à 2 voies, ce rétrécissement étant rendu nécessaire pour détourner les poids lourds en attendant la consolidation d'un pont qui menace paraît-il de s'écrouler. Outre que cet endroit est un magnifique observatoire de l'égoïsme et de la connerie (scènes quotidiennes de dépassement par la bande d'arrêt d'urgence ou sur la file de gauche qui avance plus vite avec queue de poisson pour se rabattre au dernier moment...), il s'est déjà produit à cet endroit 2 accidents gravissimes qui ont fait de mémoire une dizaine de morts et je ne sais combien de blessés. Et pourtant, les travaux n'ont toujours pas démarré. Oui, je sais, je ne devrais pas travailler au Luxembourg, comme 30000 de mes compatriotes. Mes les salaires sont doubles de ceux pratiqués en Lorraine. Le train, oui, je pense que par peur je vais m'y résoudre en hiver. Mais de porte à porte, c'est 2 heures matin et soir, hors retards et grèves. En voiture c'est la moitié. Les élus s'entredéchirent au sujet de la création d'une nouvelle autoroute parallèle (et payante) qui délesterait l'A31, artère saturée toute l'année par les poids lourds et les frontaliers, auxquels s'ajoutent en été des hordes de hollandais avec caravane. Les écolos et les riverains sont contre. Moi je ne sais pas. Ce que je peux vous assurer, c'est que lorsque vous êtes cernés par les poids lourds, un à droite, un devant, l'autre à 2 mètres derrière, qu'il fait nuit, qu'il pleut

³² Sur l'analyse des arguments et la manière dont les acteurs parviennent, par le jeu du contradictoire, à déplacer les cadres d'un débat ou d'une discussion, voir Chateauraynaud F., « Invention argumentative et débat public – Regard sociologique sur l'origine des bons arguments », publié dans les Cahiers d'Economie politique, mai 2004 ; ainsi que F. Chateauraynaud, « Essai sur la contrainte argumentative. Une sociologie analytique des débats publics », séminaire EHESS, 2005. Sur les procédures de débat public, voir Fourniau, J-M., L. Lepage, L. Simard, M. Gariépy et M. Gauthier, Le débat public en apprentissage. Regards croisés sur les expériences française et québécoise, Paris, L'Harmattan, 2005.

(vitesse moyenne : 90/100, pas de danger, hein Louis-François !) c'est que 2 ou 3 " Yaka " ne suffiront pas à résoudre le problème. Un bon palliatif pourrait être le radar anti-collision qui équipe la Mercedes " S " (une voiture " dangereuse " puisqu'elle peut atteindre 250km/h, mais sait régler seule la distance avec la voiture qui la précède et freiner dès que la distance diminue, sans que le conducteur intervienne. (22 novembre 2000)

La cible est également le discours sécuritaire selon lequel il faut et il suffit de limiter la vitesse mais aussi la rhétorique écologique selon laquelle les solutions passent par un renoncement à la voiture.

L'amélioration des équipements est une voie choisie par plusieurs contributeurs mais elle n'empêche pas de tenir simultanément un argument répressif. Pour négocier la juxtaposition de ces deux leviers, il est possible de penser la technique comme le moyen de suppléer partiellement – voire complètement – les faiblesses humaines.

Je sais que je vais faire hurler la plupart des personnes en disant cela, mais je crois que la seule solution pour rendre les routes plus sûres serait de permettre aux véhicules de passer en pilotage automatique. Des véhicules équipés de capteurs, d'un ordinateur de bord, comme les avions seraient la seule solution.

Par contre, je sais que la plupart des conducteurs sont défavorables à ce système (surtout la gente masculine) qui a besoin de sentir la puissance de sa voiture sous ses pieds. Seulement voilà, nombre de conducteurs sont totalement irresponsables et inconscients du fait qu'ils sont au volant d'un engin mortel...une arme pour certains.

Je suis maman et j'ai tout le temps peur des ces voitures dirigées par des fous dangereux qui en plus se permettent de vous insulter si vous traversez dans des passages piétons. Avec des voitures automatiques, finis tous ces problèmes. Donc moi je suis totalement favorable et tant pis pour ces fous du volant qui ne seraient pas contents. Ce sont des assassins potentiels qui n'ont même pas conscience du danger qu'ils représentent. Je pense également que ceci est un problème d'éducation. Il faut éduquer les enfants pour qu'ils aient conscience des dangers de la route. (12 janvier 2005)

La référence au « lobby » vient apparemment au second rang dans la liste des ressorts critiques. Mais si l'on rassemble toutes les désignations (lobby, lobbies, lobbys...), le thème est présent 102 fois, et de fait figure en tête des figures de dénonciation. Il reste à voir de quel lobby on parle. Une simple formule permet au logiciel Prospéro de ramener les éléments contestés :

Lobby visé	Score	Exemple d'utilisation
lobby automobile	6	<i>Ils prétendent attendre que Bruxelles ait le courage d'affronter le lobby automobile allemand</i>
lobby pro-vitesse	6	<i>Je ne vois pas la corrélation entre les voitures "super-puissantes" auxquelles rêverait le lobby pro-vitesse, et l'insécurité routière.</i>
lobby américain	3	<i>Le lobby pro-vitesse ressemble au lobby américain pro-arme</i>

lobby économique	3	<i>C'est fatiguant d'entendre cette même vision manichéenne du gros méchant lobby économique capitaliste responsable de l'hécatombe sur nos routes contre les gentils citoyens lobotomisés au bigdil.</i>
lobby routier	2	<i>Céder aux camions c'est baisser son froc face au lobby routier : donc à la dictature corporatiste.</i>
lobby pétrolier	2	<i>Je ne sais quel est ce lobby pétrolier qui souhaite véritablement nous imposer cet allumage le jour.</i>
lobbies de tous bords	2	<i>J'ai vu ça sur un jeune motard de 32 ans qui s'est crashé contre un utilitaire à 65km/h ! J'ai expliqué tout ça au rédacteur en chef de Libé, en réponse à l'article de Jean-Lou Colin, du 25 septembre, bourrés de lieux communs et d'affirmations fausses. Hélas il ne sera pas publié : cela fâcherait les lobbies de tous bords !</i>
Lobby commercial	1	<i>Il faut simplement brider les moteurs ! Ah, mais là on touche au lobby commercial... Lorsque l'on voit dans la notice de grosses berlines qu'il est conseillé de passer la 6e vitesse à 140 km/h, on a tout compris... Tant que la loi du fric et du marché règnera, ça ne sert à rien d'essayer d'améliorer notre quotidien.</i>
lobbys alcool	1	<i>En conclusion, un peu de courage de nos hommes politiques face aux lobbys alcool, automobiles et pétroliers résoudrait en grande partie le problème.</i>

La mauvaise foi. On note dans la liste des thèmes dénonciatoires, la forte présence de notions morales, issues de la critique classique du mensonge public (qui vient de la tradition des Lumières) : mépris, hypocrisie, prétexte, mauvaise foi, mensonge... Les figures de dénonciation se référant à la mauvaise foi sont nombreuses. Relevons celle-ci qui montre comment des intervenants sont conduits à déplacer le centre de gravité de l'argumentation, en recourant à un espace de calcul.

Je croyais avoir tout entendu comme argument de mauvaise foi pour justifier le fait d'être contre les radars auto. Je me disais même après quelques récents posts que les opposants aux radars avaient désormais l'honnêteté de donner leur vrai argument (à savoir « je veux rouler vite parce que ça me fait plaisir. »). Mais là on atteint des sommets. « De 7,5 l je suis passé à 6,5 l (ma voiture, pas moi). Soit 13% de gasoil en moins. Donc moins de taxes pour l'Etat. » Mais moins de sous dépensés par vous alors c'est bien non ?

Autre exemple assez pur, la référence à l'irresponsabilité. Cette accusation porte la plupart du temps sur l'irresponsabilité des conducteurs. Toutefois ce thème de l'irresponsabilité invite à chercher les responsabilités. Une formule saisie dans le logiciel Prospéro revient à pointer les « fautes », les « imputations » et les « causes », qui se révèlent multiples puisqu'elles mènent du brouillard à l'Etat, en passant par l'alcool et les infrastructures, etc.... Les protagonistes parcourent ainsi l'ensemble des modes d'imputation et fournissent collectivement un arbre de causalités multiples. Mais il peut aussi s'agir d'une rhétorique fonctionnant sur le mode de l'ironie, pour dénoncer la recherche de bouc-émissaire, et l'absence de réflexivité.

Être hypovigile, il est vrai, ne signifie pas que l'on roupille. Pas encore. Pas tout-à-fait. Ce n'est que le début du début de l'endormissement. C'est l'état d'attention moins soutenu, le fléchissement de vigilance, qui survient après plusieurs heures de conduite, souvent au bout de 6 heures, quasi systématiquement au bout de 8 heures, et cela, même si on a marqué des pauses intercalaires. Le conducteur hypovigile a dès lors une capacité émoussée d'anticipation du danger, une acuité sensorielle moindre, une réactivité retardée, un temps de réponse différé. La faute au temps, tout cela. Si on ne l'avait pas détraqué, on ne serait pas obligé d'aller chercher le soleil à perpète, en bas de l'Espagne ou en Sicile... La faute au bronzing obligatoire, si on ne devait pas impérieusement revenir avec la mine anthracite, on partirait moins loin... La faute à l'hôtellerie. Si la moindre chambre sur la route, bidet fêlé et papier peint à fleurs fanées, ne coûtait pas la peau des fesses, c'est sûr on s'arrêterait en chemin.... La faute au morcellement des vacances. Si on avait plus de dix jours devant soi, on ne serait pas un jour près... Mais pour prendre plus de dix jours, il faudrait pouvoir s'arranger avec le boulot, et il faudrait aussi sucrer les vacances d'hiver... La faute aussi aux agences de location, si l'entrée dans les lieux était plus élastique, on serait peut-être moins à la bourre... La faute aussi... aux anxiolytiques, aux antidépresseurs, et à tout un tas de médicaments dont on se truffe, lesquelles ne contribuent pas forcément, loin de là, à être au mieux de sa vigilance. (7 août 2000)

En recensant systématiquement les formes de dénonciation, on retrouve l'ensemble des propriétés que l'on a placées au cœur du modèle présenté plus haut : des débats sur les équipements (responsables des accidents mais apparaissant du même coup comme un levier pour lutter contre l'insécurité routière), sur l'irresponsabilité des conducteurs (que l'on pourrait remplacer par des automates) et la nécessité des sanctions, sur les figures argumentatives et les procédés défensifs des protagonistes (y compris celles des personnalités, politiques ou autres décideurs) et sur les ressorts de la bonne vigilance des usagers de la route.

3. Des lieux communs aux figures argumentatives

Parmi les intérêts d'un traitement informatisé des forums, il y a celui qui consiste à pouvoir extraire facilement les contributions les plus proches d'une logique argumentative déterminée. Pour montrer la variété des arguments utilisés, on se propose de n'ouvrir ici que les figures les plus prototypiques qui renvoient aux différentes dimensions soulignées dans la partie plus théorique – et que ces figures ont précisément aidé à mettre en place.

Rappelons que les corpus sont interrogeables à tout moment et que l'enquête peut reprendre sur des bases fort différentes et qu'il est même suggéré de tenter d'invalidier les analyses proposées ici en recourant à d'autres points d'entrée dans le matériel par la production d'autres catégories d'analyses. On verra d'ailleurs dans la partie consacrée aux entretiens que nous avons nous-mêmes fait varier le cadre d'analyse.

Argumentation sur la nécessité d'argumenter

Forum du gouvernement 2005 - 21/01/2005

Argumentez SVP

Bonjour,

Demander à un individu de faire quelque chose "parce que c'est obligatoire" c'est penser qu'il n'est pas doué de la faculté de réfléchir. Le citoyen est capable de se mobiliser et d'agir quand il est convaincu du bien fondé de ce qu'on lui demande. Se contenter d'imposer, de contraindre sans prendre la peine d'expliquer et de convaincre, c'est s'exposer à une opposition forte et parfois même démesurée. Pour que les conducteurs allument leurs feux de croisement, la seule solution raisonnable c'est de leur démontrer que c'est utile, et d'avoir des arguments solides à opposer à ceux qui sont contre. Par exemple, que répondez-vous aux arguments de cette contribution trouvée dans ce forum ?

" L'essentiel des études sur les feux de jour ont été effectuées dans des pays scandinaves aux conditions climatiques extrêmement différentes des nôtres :

- latitude septentrionale (proximité du cercle polaire),*
- conditions de circulation en hiver difficiles,*
- luminosité différente, avec en particulier un crépuscule qui peut durer plusieurs heures.*

En Italie, la recommandation d'allumage des feux de croisement ne s'applique que sur le réseau autoroutier contrôlé directement par l'État, donc non représentatif. Par ailleurs, l'Italie ne dispose d'aucune étude sur le sujet.

En 2001 la Commission Européenne n'a pas pris de directive sur l'allumage des feux de jour, considérant que : le Danemark a publié en 2001 une étude qui montre que si une "tendance positive" a pu être obtenue envers les automobiles et les cyclistes, un "effet négatif significatif" a été enregistré concernant les piétons et les motocyclistes ; en Finlande et en Suède, les premiers résultats étaient positifs ; mais ils ont été contestés par la suite, car il n'y avait pas eu d'amélioration en Finlande, et pire, une aggravation de l'insécurité routière en Suède. Des expériences menées en Israël et Australie ont clairement montré l'absence de résultats positifs. Les lois obligeant l'allumage des feux de jour y ont même été annulées !

L'Allemagne a refusé cette mesure puisque l'obligation d'allumer les feux en cas de faible visibilité figure déjà dans le code de la route, comme en France."

Cordialement.

Cette intervention illustre à merveille le fait que l'introduction de la logique délibérative engage à une évaluation continue des arguments et plus fondamentalement rend impossible la mise en œuvre de mesures sans la prise en compte préalable et la hiérarchisation de l'ensemble des arguments. La mise en discussion publique soumet les acteurs à une « contrainte argumentative »³³ et cette possibilité d'argumenter est souvent présentée comme une alternative indispensable face à une politique répressive et coercitive qui considère les usagers de la route comme des individus démunis de réflexion et d'analyse. En demandant des arguments, l'auteur se soumet à son propre impératif en argumentant. Pour cela il mobilise la comparaison internationale pour contester l'« évidence » de la mesure concernant les feux de croisement.

Mais les ressources mobilisées dans l'activité argumentative des internautes sont variées et sont au service de positions diverses

Argumentation centrée sur l'agencement des espaces routiers

Forum du gouvernement 2005 22/02/2005

Adéquation de la signalisation routière au respect des vitesses autorisées

La grande majorité des conducteurs sont aujourd'hui sensibilisés à l'importance du respect des limitations de vitesse. Mais les responsables de la signalisation routière sont ils sensibilisés à l'importance d'une bonne signalisation pour faciliter le respect de la vitesse autorisée ? A voir la signalisation pour les limitations de vitesse, on peut en douter sérieusement. En zone péri-urbaine, et notamment en région parisienne, la vitesse limite sur autoroute urbaine peut être de 130 ou 110 ou 90 et même de 70 km/h dans les zones en travaux (ce qui est loin d'être rare). Et il est bien difficile pour un conducteur qui doit être attentif au trafic de s'y retrouver dans le dédale des différentes limitations, surtout avec une signalisation mal conçue. Prenons, un exemple que j'ai signalé il y a déjà plusieurs mois sur le site de "dites le au ministre - equipement.gouv.fr" et qui n'a pas été suivi d'effet - peut-être cette situation, est-elle considérée comme normale par les responsable de la signalisation routière ! ?

Sur l'autoroute A4 dans le sens banlieue=>Paris, sur une dizaine de km avant Paris, la vitesse est habituellement limitée à 90 km/h. Des travaux d'élargissement sont actuellement en cours sur le tronçon commun A4-A86 et cette zone est limitée à 70 km/h. A la fin de cette zone, au niveau de l'échangeur avec l'A86-Sud, on retrouve un panneau de limitation à 90 km/h, puis un peu après un panneau de fin de limitation de vitesse, puis un peu après un radar automatique !

Oui, vous avez bien lu, le dernier panneau de vitesse situé avant le radar automatique est un panneau de fin de limitation de vitesse ! Et visiblement, cela ne gêne pas nos responsables de la signalisation routière, puisque malgré un message sur le site de "dites le au ministre", la situation n'a pas bougé ! Pour être bien explicite, voici un schéma de situation : zone à 70 km/h => panneau de limitation à 90 km/h => panneau de fin de limitation de vitesse => radar automatique ! Que signifie ce panneau de limitation de vitesse ? A combien est limitée la vitesse derrière ce panneau ? A vous de deviner... Ce qui est certain que nos responsables de la signalisation routière ont leur interprétation, car ce radar flashe régulièrement depuis plus d'un an... et remplit leurs caisses !

³³ On peut consulter ce texte qui fait suite à un article de F. Chateauraynaud (« invention argumentative et débat public – regard sociologique sur l'origine des bons arguments », *Cahiers d'Economie politique*, 2004) sur le site www.prosperologie.org

Alors, si l'objectif est de faire respecter les vitesses autorisées, pourquoi ne pas commencer par mettre en place une signalisation adaptée ?

1°) Supprimer définitivement les panneaux de fin de limitation de vitesse et les remplacer par un panneau indiquant la vitesse maximum à partir du dit emplacement. Car ce qui importe pour un conducteur soucieux de respecter les limitations, n'est pas de savoir qu'une précédente limitation de vitesse prend fin, mais de savoir qu'elle est la limitation de vitesse sur le tronçon qu'il aborde.

2°) Installer de fréquents panneaux de rappel de vitesse maximum : au moins un par km, et même plus dans les zones où l'attention du conducteur peut être absorbée par le trafic, comme au niveau des échangeurs, un panneau est simple à fabriquer, coûte beaucoup moins cher qu'un radar, et une fois installé ne tombe pas en panne !

3°) Enfin attention aux panneaux clignotants ! Le mieux est souvent l'ennemi du bien. Exemple à la sortie du pont de St Cloud dans le sens banlieue=> Paris. Ces panneaux sont peut-être plus visibles, mais très peu lisibles ! A quoi sert un panneau visible, s'il est peu lisible ! Attention aussi aux clignotants sur les panneaux - on voit souvent mieux les clignotants que ce qu'il y a sur le panneau. Pour rendre un panneau mieux visible et surtout mieux lisible, le mieux est d'agrandir sa taille et de bien l'éclairer, tout simplement.

Cette argumentation se place sur l'axe artefacts cognitifs et équipements dans l'environnement, en liant une critique des représentations que se font les « responsables de la signalisation routière » et une série d'observations fondées sur une conception externaliste de la perception des signes : on ne peut pas demander aux usagers de respecter les règles si les supports signalétiques créent des tensions ou des conflits de perception ou d'interprétation en contexte. Cet argumentaire qui rend manifeste un haut degré de compétence, mais aussi de préoccupation, de son auteur, donne une forme publique à de multiples « grognes », « irritations » ou « agacements » que la plupart des usagers gardent pour eux ou pour leur proche. Bon nombre de propensions collectives prennent forme à partir de l'expérience « ordinaire mais non partagée » des mêmes contraintes : la mise en forme argumentative crée un nouvel objet de débat et d'évaluation publique et désingularise du même coup les gestes d'humeur ou les expériences négatives.

Argumentation centrée sur le civisme ordinaire

Forum Libération 2002 - 10 octobre 2002

Une petite remarque sur le civisme...

Je fais sans doute partie d'une génération qui n'a pas connu (ou très peu) l'instruction civique... J'ai juste une remarque à faire, peut être que ça va être dérangeant voire provocateur mais tant pis... à l'école personne n'incite au civisme, et très souvent quand un enfant dénonce un camarade que n'entend on pas ? "C'est pas bien de dénoncer" et toutes sortes de propos s'en rapprochant soit de la part des professeurs, soit pire de la part des élèves...au final c'est toujours celui qui dénonce pour être dans son bon droit qui est le dindon de la farce, qui est montré du doigt comme le délateur. Je suis conscient que pendant la guerre la délation a mené à des extrêmes mais maintenant avec ce passé non assumé celui qui fait de la dénonciation est toujours suspecté...Quel place alors au civisme, à celui qui respecte les règles et qui voudraient dénoncer le voisin qui tous les matins grille le feu rouge et manque d'écraser un enfant? On laisse faire parce que dénoncer ce n'est pas bien? On attend un mort pour dire "je le savais il conduisait toujours comme un malade"?En

Angleterre, sur les véhicules d'entreprises ou d'administration, vous avez un panneau demandant de téléphoner à un numéro si le véhicule commet des infractions au code de la route... Je sais pertinemment que je ne respecte pas entièrement le code de la route, j'essaie au maximum de le faire et je cède aussi parfois à la pression ambiante...peut être aussi parce que je sais que je ne risque quasiment rien...Le civisme provient de l'éducation, or à l'école je pense qu'on a oublié cet aspect et cela se ressent aussi au niveau de la vie de tous les jours (notamment la fameuse loi du silence...)

Le civisme est ici défini par la possibilité de montrer du doigt celui qui ne respecte pas les règles. Cette conception est évidemment controversée dans les forums et l'on voit que son auteur a recours à plusieurs formules défensives ou concessives pour faire passer son message. On remarque au passage qu'il reconnaît ne pas respecter les règles du code de la route et que cette concession se construit dans la zone d'ombre de l'envolée morale, et même quelque peu moraliste, qui marque son intervention. L'aveu de « faiblesse » est ici lié à une conception pragmatique marquée par la formule « *peut-être aussi parce que je sais que je ne risque quasiment rien* ». Autrement dit si lui-même ne court pas le risque d'être arrêté ou dénoncé, il semble assez logique qu'il enfreigne une règle à laquelle par ailleurs il souscrit puisqu'il regrette qu'elle ne soit pas mieux appliquée... On retrouve, au cœur du raisonnement, la tension entre deux propensions vécues comme contradictoires : manifester une adhésion aux règles, fût-ce pas l'exercice de la critique de l'incomplétude des règles, et témoigner des variations engendrées par les pratiques ordinaires, ce qui engage une conception beaucoup plus pragmatique de la conduite normale.

Argumentation centrée sur la loi

Forum Libération 2002 - 21 décembre 2002

Changeons les comportements : changeons le Code de la Route !!!!!
Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut changer nos comportements, mais qu'est ce que cela veut dire au quotidien ? Qu'est ce qu'un meilleur comportement ? qu'est ce qu'un moins bon ? On pourrait dire un comportement qui présente moins de risque pour les autres mais c'est encore assez vague. Pour savoir ce qu'est un meilleur comportement, il faut une référence, et quelle autre référence prendre que le code de la route ? Si on regarde le code de la route actuel on constate qu'il est issu d'une certaine philosophie : priorité aux véhicules les plus rapides. La voie de gauche sur autoroute a la priorité, les autres voies doivent s'insérer, de même sur les bretelles d'accès. De même aux carrefours, si vous roulez tout droit, c'est à vous de passer, on légitime donc la vitesse au détriment de ceux qui doivent faire une manœuvre pour s'insérer, car ils risqueraient de ralentir les véhicules rapides. Je ne sais pas de quand date ce code actuel, mais toute sa philosophie consiste à donner une "prime" à la vitesse : Si on a la possibilité de rouler vite (axe droit, grand boulevard) alors on me conforte dans cette position de rouleur rapide, et on me donne la priorité, tous ceux qui arrivent des côtés doivent attendre. Cette philosophie a (avait) peut être un sens à une époque mais aujourd'hui l'objectif est différent, on veut une route dite "apaisée", ou justement la force et la vitesse n'ont pas force de loi... Pour changer les comportements, changeons tout simplement la philosophie du code de la route : donnons la priorité aux véhicules lents (ceux qui s'insèrent). Je m'explique : sur autoroute, dans ce nouveau code, la voie de gauche rapide doit la priorité à ceux des autres voies qui veulent déboîter. De même, les bretelles d'accès sont prioritaires devant ceux qui sont déjà sur l'autoroute. De même à

un carrefour, ceux qui veulent tourner à gauche (couper la voie d'en face) sont prioritaires, ceux qui continuent tout droit doivent les laisser tourner devant eux. De même tout véhicule sortant d'une voie latérale et voulant s'insérer (stationnement, parking, voie perpendiculaire) est prioritaire, en gros l'inverse d'aujourd'hui. J'entends déjà les critiques poindre : Qu'en sera t il de la fluidité du trafic, si on laisse les véhicules lents passer avant les rapides (ceux sur l'axe). Ce à quoi je réponds par 2 exemples : Parmi les 2 endroits les plus chargés de France, la place de l'étoile et le périphérique parisien, ce sont justement ces règles qu'on applique : ceux qui rentrent on la priorité et non ceux déjà sur la place, et pourtant là on a besoin de fluidité (étrange non ?) 2eme critique : c'est dangereux de donner la priorité aux "lents", car les rapides ont plus de mal à s'arrêter. On touche là le cœur du changement culturel à opérer, on doit maîtriser sa vitesse et non l'imposer aux autres. De plus, on le fait déjà pour les bus qui sont très lents et en Angleterre, pays souvent cité en exemple pour sa sécurité routière, une partie de ces règles existent déjà. 3eme critique : Comment changer ainsi toutes nos habitudes : On l'a bien fait pour l'EURO, pourquoi pas pour le code, et si on ne change pas nos habitudes comment changer le nombre de morts sur la route ?... De plus, ce changement est plus efficace pour la sécurité pour une raison très pratique : Dans le code actuel, on donne la priorité aux véhicules rapides et on tolère la vitesse parce que les conditions de conduite le permettent : axe droit, route large, autoroute... Dès que les conditions facilitent la vitesse on l'encourage en lui donnant la priorité. Hors tous ceux qui s'insèrent (voie du milieu voulant aller sur la file de gauche, voies d'insertion...), ont eux des conditions beaucoup moins bonnes puisqu'ils ont une manœuvre à faire, ils doivent regarder derrière, dans les rétros, estimer la vitesse des autres; Tout cela est compliqué, alors pourquoi ne pas leur donner la priorité pour faciliter au contraire cette manœuvre. Les véhicules rapides eux n'ont qu'à regarder devant eux et ont une vision bien meilleure, ils peuvent donc mieux gérer leur "insertion" (puisque'ils n'ont plus la priorité). On le constate tous au quotidien, quoi de plus agréable, de plus sûr aussi que quelqu'un qui a la priorité sur un boulevard décide de ralentir et vous laisser vous insérer. Vous avez le temps de faire votre manœuvre en toute quiétude au lieu de stresser pour vous insérer en sauvette entre 2 voitures qui déboulent... Enfin, cette prime à la vitesse introduit l'idée que si je suis prioritaire parce que je roule vite, alors plus je roule vite et plus j'ai raison, par exemple : si je vois des voitures pointer leur nez pour s'insérer, il me suffit d'accélérer davantage pour les décourager de m'enlever mon droit à passer. Je crois que ce nouveau code serait beaucoup plus civique car introduisant une vraie solidarité, plus sûr (...) Ce nouveau code serait plus solidaire et plus sûr car il oblige le contrôle de sa vitesse pour laisser la priorité aux véhicules les plus lents à qui la priorité donne plus de moyens pour réussir leur insertion. Je crois que le trafic et le réseau seraient aussi plus fluides, car dans les échanges, les carrefours ceux qui s'insèrent rentrent plus facilement au lieu que les "tous droit" bloquent ou ralentissent ces lieux d'échanges par la priorité qu'on leur donne aujourd'hui. Merci pour tous vos commentaires sur ce nouveau code !!!!

Ce message parvient à relier des plans que nombre d'études considèrent comme difficilement réconciliables. D'une part, son propos s'inscrit dans une rhétorique politique : arrêtons de favoriser les plus rapides, privilégions les plus lents en créant les conditions leur permettant de prendre de la vitesse. L'auteur n'hésite pas à parler de « vraie solidarité » et la « priorité » (ici au plus lent) puise autant dans le répertoire discursif du code de la route que dans sa valence politique. D'ailleurs la volonté de changer les règles suffit à asseoir la dimension politique du propos. D'autre part, le message ne se contente pas d'aligner des considérations axiologiques. Il assume une dimension pragmatique dans la mesure où il évalue les

conséquences de ce nouveau code qui permettrait d'accroître la fluidité du trafic et du réseau. Pour assurer le lien entre ces deux niveaux, cet internaute mobilise un sens de la route et une expérience partagée (« On le constate tous au quotidien ») ainsi que les situations existantes (la place de l'étoile et le périphérique parisien). C'est à ce titre que l'auteur peut proposer un changement : il s'appuie sur une critique politique, mobilise des principes axiologiques reliés à des expériences partageables par tous, interroge les effets pratiques des modifications qu'il soumet à la discussion (à la fin de son message).

La critique politique peut s'appuyer sur d'autres types de ressources comme en témoigne le message suivant :

Forum du gouvernement 2005 - 13/01/2005

Permis à points

Chargé de défendre les intérêts de l'Etat dans les contentieux du permis à points, je m'interroge sur la réelle volonté politique de rendre la route plus sûre. Depuis au moins trois ans, le Conseil d'Etat annule systématiquement les retraits de permis annulés par perte de la totalité des points dès lors qu'est invoqué devant lui le défaut d'information du conducteur de la perte effective d'un certain nombre de points à la suite d'une infraction. La loi n'a prévu cette information que par le moyen d'une lettre simple, dont l'administration ne peut jamais apporter la preuve qu'elle a été remise en mains propres à son destinataire. Quant au ministre de l'intérieur, il se retranche, et de manière très normale, derrière le fait qu'il s'est conformé aux dispositions de la loi, et qu'il ne saurait lui être demandé plus que le respect de la loi. Lorsque le Conseil d'Etat, ou le tribunal administratif annule un retrait, le ministre opère alors une notification globale des retraits de points, que le Conseil d'Etat a, par son avis BOULLAY, déclaré sans effet, le défaut d'information ne pouvant être régularisé a posteriori. Il en résulte notamment que nombre de conducteurs se sentent entièrement à l'abri de toute sanction puisqu'ils savent que le moyen est imparable. Autre effet pervers, le conducteur qui a obtenu gain de cause dans une telle affaire demande généralement qu'une somme lui soit versée au titre de l'article L.7651-1 du code de justice administrative, somme qui pour l'un des avocats champions de ces contentieux se monte habituellement à 1824 euros (donc bien plus que le coût d'envoi des lettres recommandées que le législateur a souhaité économiser), et le juge accepte de prononcer cette condamnation. Il semble cependant qu'il n'y ait pas là de fatalité incontournable. On pourrait donc imaginer que le ministère de l'intérieur délivre systématiquement cette information par lettre recommandée. Au regard des condamnations prononcées, l'Etat serait financièrement largement gagnant (voir supra). On pourrait imaginer une autre solution : le dispositif prévu par le législateur repose sur une information a priori, fondée sur l'indication aux contrevenants du nombre de points dont la perte est encourue si la réalité de l'infraction est établie. Lorsque la procédure est arrivée à son terme, l'intéressé, qui a reçu cette information, et qui a acquitté l'amende (ou a été destinataire d'un titre de recette qui a valeur identique au cas présent) et a la possibilité de consulter les informations relatives à la situation de son permis de conduire, n'a aucun besoin de l'information donnée par lettre simple dont il a été fait état plus haut, et que beaucoup assimilent, à tort, à une notification. Voulant trop bien faire, le législateur a conféré à sa loi une inefficacité critiquable. Mais ce que la loi a fait, la loi peut également le défaire. Autrement dit, il suffirait de supprimer par la voie parlementaire le second alinéa de l'article L.223-3 du code de la route. Evidemment, cette mesure va dans le sens du renforcement de la contrainte, mais elle semble justifiée par les enjeux de ce dossier. Enfin, j'ajouterais que la véritable sanction des infractions est non pas l'amende, comme certains le croient, mais le retrait du permis de conduire. Il suffit de voir les tarifs pratiqués par certains avocats (de l'ordre de 6000 euros pour une défense d'un modèle stéréotypée, et donc

faite sur photocopieuse), auxquels l'Etat fait ainsi une vraie rente de situation, pour en prendre conscience. La loi sur le permis à points est incontestablement une bonne loi, dont on ne peut déplorer qu'une seule disposition, celle relative à l'information a posteriori, qui la prive de toute utilité et de toute efficacité, mais qui peut recevoir une solution sans incidence financière négative. Que l'on veuille bien me pardonner cette prose indigeste. Il faut cependant prendre en considération non le nombre de mesures de retrait qui sont prononcées (et là le permis à points peut sembler efficace pour réprimer la violence routière et les comportements irresponsables) et le nombre de celles qui seront purement et simplement annulées sans avoir reçu même un commencement d'exécution et là, la loi telle qu'elle est mise en œuvre, est non seulement inutile car sans efficacité mais encore nuisible, car mettant à l'abri de toute sanction tous ceux qui désirent ne pas respecter le code de la route, et se passent, dans le cadre d'un réseau informel de spécialistes de l'infraction routière, les coordonnées de certains des avocats spécialisés que j'ai évoqués plus haut.

Il n'est plus question d'expérience partagée. La situation d'injustice peut être dénoncée en pointant une série de dysfonctionnements de l'Etat qui placent ses agents dans des systèmes de contraintes conduisant à des situations paradoxales. Cette démonstration suppose une bonne connaissance de la législation (il cite l'article approprié, le montant exact – à l'euro près – de l'amende) et de ses dispositifs d'application. La critique porte précisément sur ces dispositifs : jugeant plutôt positivement la loi, il démontre qu'elle peut devenir « nuisible » en raison de l'impossibilité de la faire appliquer. Comme le message précédent, le propos de cet internaute est avant tout prescriptif puisqu'une proposition d'aménagement du dispositif est envisagée et, là encore, les conséquences des aménagements envisagés sont discutées pragmatiquement. Si l'auteur de ce message partage avec le précédent le souci d'amélioration des dispositifs en se contraignant l'un et l'autre à une argumentation et une prise en compte de leurs expériences et des conséquences que leurs propositions engendreraient, ces deux contributeurs s'opposent en revanche sur le statut du comportement de la qualification des usagers de la route. Dans ce dernier cas, on évoque « les comportements irresponsables » quand dans le premier on souhaitait discuter la normativité de cette expression.

La question de la répression de ces comportements est parfois abordée plus directement :

Argumentations orientées vers plus de répression

Forum Libération 2000 - 18 mai 2000

Trêve de blabla inutiles !

Je vais être catégorique : le seul moyen pour diminuer la violence routière, c'est la répression un point c'est tout ! Plus de police, plus de contrôles d'alcoolémie. Faisons comme aux Etats-Unis où la police routière n'a aucun état d'âme vis-à-vis des mauvais conducteurs : emprisonnement immédiat (cf. émission Envoyé spécial). Supprimons définitivement le permis aux meurtriers en puissance : tous ceux qui sont fiers de rouler à vive allure, sûrs et certains qu'ils maîtrisent leur véhicule à la perfection ! La limitation de vitesse c'est pour tous bordel ! Franchement, croyez-vous qu'à ces abrutis il soit possible d'enseigner le moindre sens civique ? Si oui, comment et combien de temps cela prendra-t-il ? Combien de morts encore ? Non, soyons sérieux, cessez tous la branlette intellectuelle ! Répression, répression, répression !!! Tiens, au fait, dans cette émission d'Envoyé spécial, j'ai trouvé intéressant le fait de faire visiter une morgue à tous ces chauffards, à quand en France ? Vivement également le contrôle radar à bord de véhicules banalisés comme en Allemagne où les chauffards sont filmés à leur insu. J'attends vos réactions.

S'exprimer de façon anonyme sur un forum Internet permet de déployer des positions difficilement tenables dans d'autres arènes. Dans ce message, qui s'appuie sur une émission télévisée mais très indirectement sur un sens partagé de la route, l'internaute assume que son propos soit peu argumenté (« trêve de blabla inutiles », « cessez tous la branlette intellectuelle »). Il se construit comme des slogans pour des actions radicales au nom d'une urgence. Le nombre de morts sur la route justifierait ainsi que l'on ne puisse pas perdre du temps à enseigner le sens civique à des usagers « abrutis » : « combien de temps cela prendra-t-il ? » Face à une politique éducative lente, il propose une alternative – la seule à ses yeux – fonctionnant sur des mesures rendant rapides et irréversibles les changements : emprisonnement *immédiat*, suppression *définitive* des permis aux meurtriers en puissance, modifications brutales que devraient provoquer par exemple des visites à la morgue. Mais contrairement aux deux messages précédents, l'auteur n'envisage pas les conséquences pratiques de ces propositions : il n'envisage pas de définition opératoire des « chauffeurs en puissance », ne pose pas la question des coûts et du financement des contrôles radar à bord des véhicules. Mais si le forum Internet permet des « coups de gueule » comme celui-ci, il n'affranchit pas les auteurs de contrainte permettant de les assumer : l'auteur avertit son lecteur qu'il va être catégorique... et lui redonne la parole en fin de message en le priant de réagir.

La question de la répression peut-être abordée en la posant, non pas comme la pierre angulaire d'une politique de la route, mais simplement comme un des dispositifs. Cela permet, d'en déployer d'autres :

Argumentations fondées sur l'apprentissage

Forum du gouvernement 2005 - 14/01/2005

*améliorer l'apprentissage de la conduite et utiliser la répression en dernier ressort
Je m'interroge depuis longtemps sur la discussion concernant la sécurité routière en France et je suis forcé de constater que tant les automobilistes que les autorités semblent persuadés que seule la répression peut améliorer la sécurité sur les routes françaises. Comment, pour un sujet d'une importance aussi vitale, peut-on négliger l'apprentissage et la sensibilisation des jeunes conducteurs ?*

L'apprentissage de la sécurité routière commence là où elle est enseignée, dans les écoles de conduite. Or, à aucun moment, dans la discussion sur la sécurité routière en France, n'ai je entendu parler d'une amélioration de l'enseignement dans les écoles de conduite, pourtant élément crucial dans tout projet d'amélioration de la sécurité routière.

En tant que citoyen allemand, j'ai moi même passé mon permis de conduire en Allemagne. L'enseignement de la conduite y comporte certaines obligations, qu'il serait judicieux d'intégrer dans l'enseignement des écoles de conduite en France ou même d'harmoniser au niveau européen :

** l'apprentissage de la conduite de nuit est obligatoire*

** l'apprentissage de la conduite sur autoroute est obligatoire*

** un trajet long de plusieurs heures est obligatoire afin d'apprendre la conduite pendant de longs trajets*

L'apprentissage de la conduite sur les "Autobahn" est à mes yeux extrêmement importante. Je constate souvent en France une certaine réticence voire une peur sur les échangeurs menant sur une autoroute. Cette peur est compréhensible, si l'automobiliste n'a jamais été mis en situation en école de conduite. Beaucoup d'automobilistes ralentissent, alors qu'il faut

accélérer, ce qui conduit à des situations dangereuses. J'ai moi même vécu cette situation en école de conduite, et l'instructeur a insisté et m'a fait répéter, jusqu'à ce que je maîtrise cette situation.

Ainsi, les Français ne sont pas de moins bons automobilistes que les Allemands, certains n'ont tout simplement pas reçu tout l'enseignement nécessaire pour maîtriser toutes les situations. La faute ne revient donc pas au conducteur, mais à l'Etat, qui n'encadre pas de façon suffisante l'enseignement de la conduite dans les écoles.

Un autre exemple qui me vient à l'esprit est l'allumage des feux anti- brouillard arrière en France. De nombreux automobilistes l'allument la nuit, alors qu'il provoque une lumière extrêmement gênante pour les automobilistes se trouvant derrière ce véhicule. Ces feux anti-brouillard ne doivent être utilisés que lorsque la vue est inférieure à 50 mètres, ce qui implique de ne pas pouvoir rouler à plus de 50km/h. Ainsi, l'utilisation du véhicule par le conducteur doit également être améliorée. Certains de ces points pourraient être inclus directement dans les campagnes de sensibilisation. Je pense que les arguments aléatoires que "la route tue" et que "l'alcool au volant est dangereux" n'apportent pas la sensibilisation espérée, car aucun automobiliste ne se sent directement concerné.

Un point qui me tient particulièrement à cœur est le passage, je devrais dire le non-passage des ambulances en France. Dans plusieurs pays d'Europe (Royaume-Uni, Allemagne, etc.), l'automobiliste a l'obligation de laisser passer une ambulance se rendant à un accident. Dans le cas d'un bouchon sur l'autoroute, les voitures dans la file de gauche se rangent à gauche et les voitures dans la file du milieu virent à droite, ce qui libère un passage permettant à l'ambulance de passer rapidement. Ce processus n'est malheureusement pas appliqué de façon systématique en France. Pourquoi ne pas sensibiliser les Français par une campagne ciblée ? Le comportement des automobilistes se "collant" derrière une ambulance lorsqu'elle arrive à se frayer un passage est également méprisable. En Allemagne, ce comportement irresponsable est puni par la loi. Cet argument me permet de conclure, je propose donc un meilleur enseignement des règles en école de conduite, ce qui permettra un meilleur apprentissage, qui conduira automatiquement à plus de sécurité sur les routes françaises et justifiera plus de répression si les automobilistes enfreignent volontairement les règles qu'ils connaissent.

C'est encore une fois par une comparaison internationale, plus facile à mener pour cet internaute puisqu'il est de nationalité allemande, que se structure l'argumentation. La logique comparative ne nourrit d'expériences facilement partageables. Tous les automobilistes français ne peuvent que concéder l'absence d'un certain nombre de compétences qui devraient être transmises dans leur formation initiale. Mais le propos vise surtout à une éducation par des campagnes de sensibilisation qui porteraient réellement et non seulement virtuellement. La critique se nourrit du fait que celles qui ont cours ne portent pas et les propositions visent à reconquérir des prises sur le comportement des usagers de la route afin de le modifier. L'ambivalence de l'auteur qui hésite à accuser « l'attitude gauloise » et l'Etat qui n'assure pas totalement ses missions d'éducation et d'information, se nourrit de sa position d'externalité qui le place dans un rôle d'arbitre (les automobilistes et l'Etat ont des responsabilités partagées sur le drame de la route).

Il n'est pas le seul à partager cette position d'observateur extérieur :

Education

Pour avoir habité et participé à la sécurité routière en Allemagne, je pense que la réelle solution d'une amélioration notable et durable de la sécurité routière passe par l'éducation. En Allemagne, des unités de police spécialement formées et employées à cette tâche travaillent en relation avec les écoles. Des enseignements sont diligentés depuis les classes de maternelle et suivis à l'école élémentaire puis au collège. Les maternelles apprennent à traverser les chaussées et connaître les premières règles de sécurité à maîtriser, les enfants du primaire passent un véritable permis de conduire les bicyclettes avec à l'issue un diplôme, les collégiens apprennent à maîtriser les cyclomoteurs et apprennent le code de la route. Il faut une génération complète pour que des réflexes conditionnés soient acquis tels que laisser passer un piéton ou un enfant en attente de traverser. Le coût de ce type d'infrastructure n'est pas supérieur au coût des soins apportés aux victimes de la route. A titre d'exemple, un théâtre de guignol sur le thème de la sécurité routière était présenté aux enfants de maternelle et de CP, l'adhésion des enfants est totale et l'aspect ludique du thème fait réagir très positivement les petits à des règles simples de sécurité qui restent en mémoire et sont souvent évoqués par les enfants vers les parents d'ou une sorte de double intérêt.

La comparaison se fonde là encore sur la situation allemande, mais la question de la formation et de l'éducation ouvre ici un débat assez classique en France sur la création d'une police spécialisée de la route³⁴, dont une des missions serait un apprentissage dès le plus jeune âge. Les dispositifs envisagés, par un jeu de transposition de ceux existant outre-Rhin, sont évalués dans leurs conséquences financières (même si l'argument ne va pas jusqu'à une quantification de la proposition). Notons que le rôle de l'enfant est ici abordé sur un mode assez rare : apparaissant le plus souvent dans des propos sur l'accidentologie, cet internaute propose de lui faire jouer un rôle actif comme transmetteur d'un message à l'intention des parents. On peut en effet imaginer que l'enfant endosse la possibilité d'une critique exprimable dans l'habitacle de la voiture sur le comportement du conducteur, critique qui en jaillissant peut assurer l'articulation entre des dispositifs dans l'environnement (« tu as vu, c'est limité à 50 ! »), des expériences (« tu roules vite ») et des règles enseignées à l'école.

Le rôle actif du passager n'est pas forcément assigné à l'enfant comme en témoigne le message de cet internaute :

³⁴ Un projet de loi avait été proposé.

Variations sur la maîtrise

Forum Libération 2002 - 28 août 2002

Bons conducteurs

Personnellement, je n'ai pas de voiture ni de permis. Je me déplace à vélo ou en bus. Question de philosophie personnelle. Occasionnellement, des amis me raccompagnent en voiture. Et j'ai donc tout le loisir d'apprécier les diverses manières de conduire. Avec certains conducteurs, je me sens en sécurité, avec d'autres conducteurs, je me sens nettement moins à l'aise. Pourtant lorsque je parle avec tous mes amis sur leur manière de conduire, la réponse est toujours la même. "Eux-mêmes conduisent très bien et ils regrettent tous que de nombreux autres automobilistes sur les routes conduisent mal." Je pense particulièrement à un ami. A mon sens il conduit très mal. Pourtant lui-même, il estime qu'il conduit très bien. C'est exact qu'il manie bien son véhicule. Il roule très vite, très largement au dessus de la vitesse réglementaire, et se faufile avec dextérité entre les voitures qui roulent plus lentement. Je crois que pour lui un bon conducteur est une personne qui maîtrise bien son véhicule. Passant avec aisance et en quelques secondes de 160 km/h à 50 km/h. Pourtant, moi, lorsque je suis assis dans sa voiture, je me sens mal à l'aise. Il prend trop de risques pour finalement peu de résultats (tout au plus gagner 1 minute sur un trajet de 10 minutes). J'ai un autre ami qui lui maîtrise nettement moins bien son véhicule. Par exemple : il a nettement plus de difficultés pour parquer sa voiture. D'ailleurs lorsque la place de parking lui semble compliquée, il n'essaie même pas. Alors que le premier ami se serait lui parqué sans aucun problème. Egalement, cet ami respecte parfaitement le code de la route et ne dépasse jamais les limitations de vitesse. Lorsque je suis dans sa voiture, je me sens nettement plus en sécurité que dans la voiture du premier ami. Pourtant cette personne maîtrise nettement moins bien sa voiture. La question est : "Un bon conducteur est-ce de bien maîtriser sa voiture ... ou de simplement conduire en respectant les normes". Une autre question que je me suis toujours posée. Sur les autoroutes, il est interdit d'aller à plus de 120-130 km/heures. Pourquoi les gouvernements permettent-ils la vente de voiture qui peuvent parfois dépasser les 200 km/heures. Pourquoi, ne pas simplement obliger les constructeurs à vendre des voitures qui ne pourront jamais dépasser les 130 km/heure ?

Le point de vue développé dans ce témoignage montre que le passager est à même d'évaluer le conducteur. Sa position relativement externe par rapport aux commandes lui permet de porter un jugement sur la manière de conduire ou de se conduire. Le passager peut porter un jugement relativement fin sur le comportement d'un conducteur et le comparer à d'autres automobilistes en prenant pour appuis des faits précis. Ainsi, il constate que les automobilistes sont susceptibles de surestimer leurs compétences, ou de ne prendre en compte qu'un nombre fini de critères pour s'autoproclamer « bons conducteurs ». Mais ce jugement de compétence se double d'une critique adressée aux politiques sur la législation concernant le bridage des voitures.

Ce point de vue de passager est aussi intéressant en ce qu'il remplace le discours sur le risque par la *perception* du danger – au sens propre des sensations et non plus au sens détourné des représentations. On note que, comme chez les as du volant qui n'ont pas besoin de respecter le code parce qu'ils s'attribuent une maîtrise suffisante de leur véhicule et des situations, la présente définition du bon conducteur *oppose* maîtrise du véhicule et respect du code de la route : l'originalité tient dans le renversement opéré, la maîtrise étant ici reléguée au moins au second plan.

On voit que la prise en compte de plusieurs leviers d'action peut s'avérer décisive, comme l'argumente cet internaute :

Plaider pour la prise en compte de l'ensemble des facteurs

Forum Libération 2002 - 01 mai 2003

Re:Parce que la vitesse tue (à Laufr)

La peur, commencement de la sagesse, dans un État policier, ça se conçoit aisément. Cependant il semble dommage de réduire le débat relatif à la sécurité routière autour du thème unique de la vitesse, c'est peut-être une fois de plus faire l'impasse sur l'ensemble des aspects de la question des dangers de la route. Répondre par l'univoque, ce n'est pas répondre à une question, c'est se voiler la face. Certes, il est indéniable que la vitesse tue, c'est un fait des plus cinglants. Il serait plus urgent que le débat public s'ouvre sur des horizons qui prennent en considération les autres réalités concourant à la réalisation des trop nombreux accidents de la route. Par exemple : l'état du véhicule. Que penser d'un contrôle technique factice, laissant place à une analyse superficielle, ou à tout le moins formelle de l'état d'un véhicule automobile ? Il semblerait plus judicieux également de s'intéresser sérieusement à l'aptitude physique du conducteur, mais cette question -éludée- renvoie à des mesures hautement impopulaires, et dès lors, quel décideur public voudrait, au fond, froisser son électorat, alors qu'il lui est si simple de prendre des mesures répressives sur la vitesse, donnant ainsi l'impression d'avoir répondu au problème. C'est la prise en compte de l'ensemble des facteurs impliqués dans la survenance d'un accident qui est la clef de la réussite d'une bonne, politique de sécurité routière. Se cantonner à la dénonciation de la vitesse comme facteur essentiel, c'est purement et simplement un mensonge.

On pourrait qualifier ce raisonnement de « positiviste » : il ne faut pas se contenter de regarder un seul facteur explicatif (cela revient à se « voiler la face ») et ce réductionnisme est moins la conséquence d'une erreur scientifique et logique que celle d'une mauvaise foi liée à des contraintes électoralistes. Ainsi ceux qui mettent en place les politiques de la sécurité routière seraient soumis à négliger des pistes permettant d'agir efficacement pour mettre en place des dispositifs plus facilement contrôlable. C'est finalement la tension entre la raison scientifique et la raison politique que cet internaute réactive.

Forum Libé 2000 - 26/12/2000

Re:vitesse=danger

Mais non, pas d'accord! La vitesse est dangereuse. Je ne renie pas le manque d'infrastructure du réseau routier, mais les adeptes de la vitesse oublient qu'ils ne roulent pas tous seuls. Qu'en est-il de ceux qui doublent sur une 2X2 voies à 110 km/h et qui se font klaxonner par la GTI qui va tellement vite qu'on ne l'a même pas vu arriver derrière ? Qu'en est-il de ces amoureux du champignon qui vous collent constamment parce que vous respectez les limitations ? Qu'en est-il de ces gens qui à un croisement, frôlent l'accident parce qu'ils n'ont pas pu évaluer la vitesse à laquelle le voiture sur leur gauche arrivait. Un accident entre plusieurs véhicules est souvent la conjugaison de deux erreurs de conduite, une grosse et une petite. La vitesse en est une grosse. Elle ne permet pas de rattraper la petite. On ne peut freiner correctement, se rétablir est affaire de beaucoup plus de précision, les chocs deviennent meurtriers. Ils me font marrer ceux qui affirment que les accidents dus

à la vitesse sont la cause de personnes qui ne savent pas conduire ou ne savent pas maîtriser leur véhicule. Comme si eux pouvaient maîtriser à 100%. Bandes d'égoïstes de mauvaise foi, vous êtes à vomir.

Les discussions sur la hiérarchie des causes d'accident sont vives et constantes sur l'ensemble des forums, notamment autour du rôle de la vitesse, laquelle, on l'a vu, y occupe une place centrale. On voit se dégager deux groupes qui s'opposent sur l'interprétation des causes : d'un côté, ceux qui considèrent que de bons aménagements routiers et une bonne maîtrise acquise des véhicules permettent de « blanchir » la vitesse comme cause principale des accidents ; et ceux qui exigent au contraire, au nom du respect des règles et de la prise en compte des autres, un alignement général sur le principe de limitation absolue.

Une fenêtre sur l'international

Les arguments développés dans les forums font largement appel à des comparaisons internationales, fondées soit sur des expériences individuelles, soit sur une réappropriation de connaissances en circulation dans les différentes arènes publiques. Les pays qui sont les plus sollicités sont l'Allemagne et les Etats-Unis, suivis par la Grande-Bretagne.

Tableau des pays cités dans l'ensemble des forums

Pays	Nombre d'apparitions
France	984
Allemagne	217
USA Etats-Unis	175
Angleterre Grande-Bretagne Royaume-Uni	103
Italie	49
Suisse	40
Suède	29
Espagne	27
Belgique	24
Finlande	21
Canada	19
Australie	18
Norvège	16
Danemark	14
Pays-Bas Hollande	14
Autriche	11
Portugal	7
Chine	6
Hongrie	6
Irlande	5
Israël	5
Vietnam	4
Grèce	3
Irak	3
Nigéria	3
Palestine	3
Singapour	3
Algérie	2
Bulgarie	2
Congo	2
Japon	2
Monaco	2
Russie	2
Afrique du Sud	1
Corée	1
Corée du Sud	1
Croatie	1
Ecosse	1
Estonie	1
Gabon	1
Iran	1
Islande	1
Lettonie	1

Quelques figures argumentatives fondées sur une comparaison internationale :

[barbouzes, 19/11/2002]

- ce ne sont pas ces politiques qui permettront de changer l'état d'esprit du conducteur, c'est à dire son rapport à l'autre de façon générale- plus généralement, j'en arrive à me dire que notre culture de la réussite centraliste passant par le rapport de force et l'égo surdimensionné ne donne aucune chance au changement de comportement (il n'y a pas qu'en France que la réussite passe par là, mais la conscience de la communauté est sans doute différente par exemple aux Pays bas ou en Allemagne... on pourrait aussi parler de la Suède, pays dans lequel il suffit de mettre un pied sur un passage piéton pour voir les voitures s'arrêter).

[caesar1949, 04/10/2002]

Pour revenir à la Grande Bretagne, il est vrai que les usagers ne respectent pas la vitesse maximale autorisée ; quoique... c'est surtout les semi remorques et les autocars qui roulent le plus vite. Par contre, quand des travaux sont signalés, ils le sont bien plus longtemps à l'avance qu'en France et surtout, les usagers, quels qu'ils soient se mettent immédiatement sur la file la plus à gauche (on est en Angleterre !) et on arrive sur le rétrécissement en douceur sans " connardS " (avec un grand " S " parce que chez nous ils sont vraiment très nombreux) qui a essayé de doubler tout le monde sur la ou les files neutralisées. En Italie, s'il est vrai que les stops ressemblent plus à de la décoration routière qu'à autre chose, les automobilistes font preuve d'une intelligence largement supérieure à celle des français. Allez donc rouler sur l'autoroute qui mène de Milan à Venise, et vous m'en direz des nouvelles.

[svincent, 07/09/2000]

Je suis tout à fait d'accord avec vous à propos de la médiocre qualité du parc automobile US : beaucoup de gens roulent dans des tombeaux... Il n'y pas de système aussi rigoureux qu'en France concernant le contrôle technique, même si aux USA (au moins dans le Massachusetts) il y a une visite "bidon" annuelle. En ce qui concerne le respect des limitations de vitesse, je suis nettement moins optimiste. En moyenne, dans le Massachusetts ou je vis actuellement, les gens roulent mal, dangereusement et surtout dépassent allègrement les vitesses limites sur les routes (je ne parle pas des villes ou il y a des policiers à chaque coin de rue).

[rosbif1981, 11/11/2002]

Il est vrai que la France a une densité assez basse, mais les pays suivants ont une densité plus basse : Espagne, Portugal, Autriche, Finlande, Suède, Irlande, Grèce. Pourtant l'Autriche, l'Irlande, la Suède et la Finlande ont un taux de tués par million d'habitants moins élevé que la France – donc même si c'est la densité qui provoque le problème (ce qui n'est pas le cas), la France a quand même du boulot pour rattraper à ses autres pays avec une densité basse – n'est ce pas ? Il s'agit ici d'un problème de mentalité.

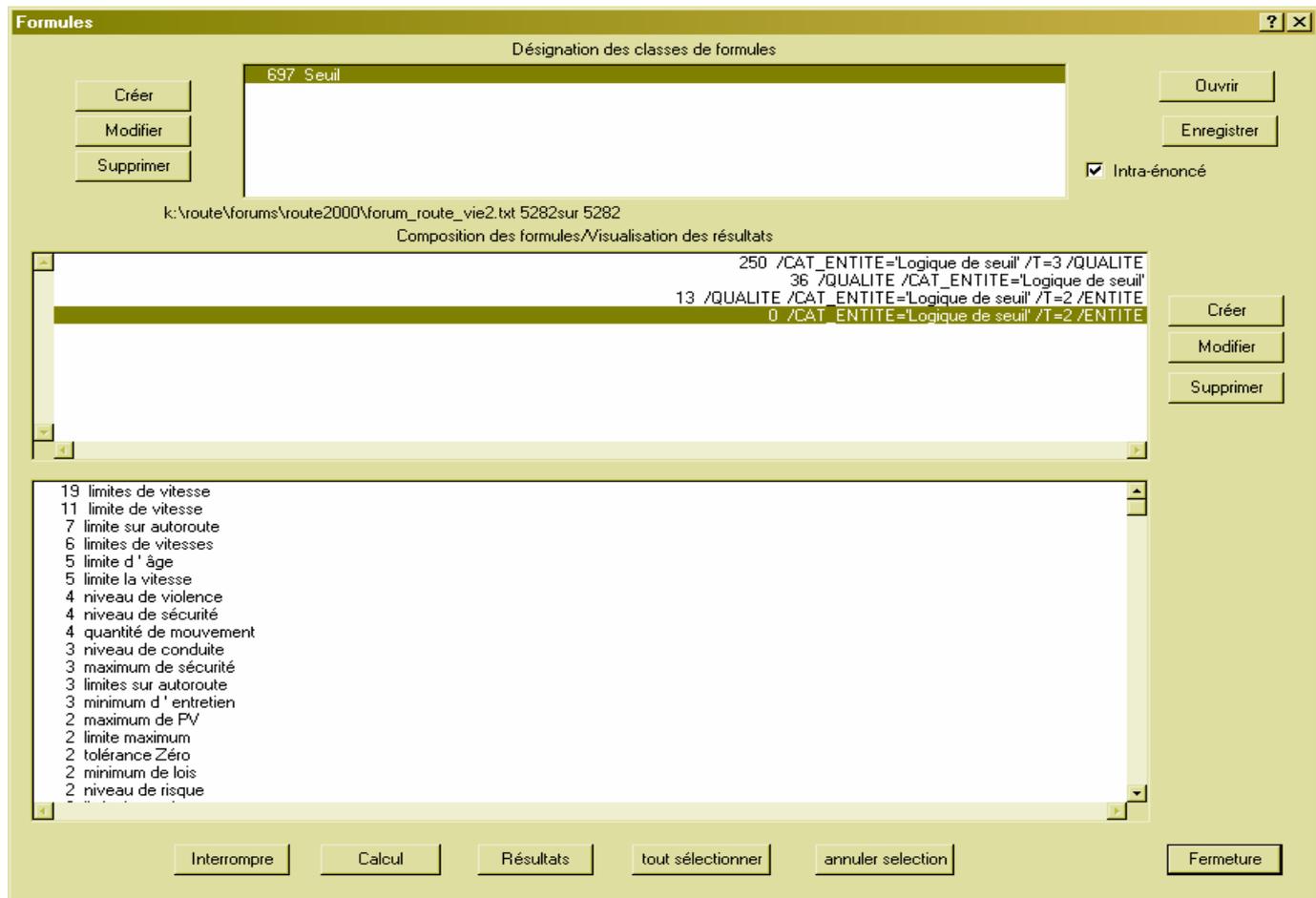
Sens de la normalité et logique de seuil

Le modèle théorique présenté plus haut insiste sur l'importance d'une logique de seuil, considérée, d'un point de vue pragmatique, comme la seule manière pour les acteurs de concilier des jeux de contraintes fort hétérogènes et de lier de manière réaliste les plans de l'expérience et du jugement : le monde en mouvement que constitue la route, la pluralité des représentations et des intérêts mis en présence, et la multiplication chaotique des aléas et des circonstances, produisent une modalisation des énoncés, dont on peut chercher à évaluer l'ampleur à partir de différents jeux d'indices. Par exemple, une catégorie qui a fait ses preuves dans le domaine des controverses sur les seuils de pollution (Logique de seuil) s'avère très présente dans les forums, la notion de « limite » faisant l'objet de traitements fort différenciés.

Logique de seuil	1094
limite	363
limites	232
niveau	132
tolérance	98
minimum	84
maximum	76
seuil	30
quantité	29
niveaux	24
dose	13
quantités	5
tolérances	3
cumul	2
doses	2
seuils	1

Notons que la notion de « borne » est essentiellement présente comme synonyme de « distance » ou de « kilomètre parcouru » et ne peut être utilisée ici sans un important travail de désambiguïsation.

Ces seuils peuvent porter sur des objets très différents. Il peut s'agir de métrologies de contrôle, notamment lorsque l'on évoque la « vitesse limite » - ce qui constitue la forme la plus fréquente comme le montre l'écran suivant :



Regardons quelques figures rhétoriques associées à ces expressions :

Je propose au service des mines d'exiger de la part des constructeurs la modification des compteurs de vitesse de tout véhicule afin d'y faire apparaître à la fois la vitesse et l'énergie cinétique. Cette modification est très simple :-). Actuellement tout compteur de vitesse indique la vitesse de manière linéaire, c'est à dire que les intervalles séparant les différents niveaux de vitesse sont constants : 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100. Pour faire apparaître l'énergie cinétique il suffirait de faire varier de manière exponentielle les intervalles entre les différents niveaux de vitesse : 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100. De cette manière on voit bien que l'énergie cinétique ne varie pas comme la vitesse. Il faudrait l'expliquer aux candidats au permis de conduire, de la même manière qu'on leur explique les distances de freinage. (Forum Libération 2002, Message du 30/9/2002)

Mais au-delà de la discussion sur les unités pertinentes, c'est bien les valeurs retenues qui sont parfois discutées :

Mais il faudrait déjà commencer par les respecter !!! Comme personne ne les respecte, comment voulez-vous qu'on se rende compte de leur inadaptation ? Lorsque je circule dans les tunnels de La Défense (92), abaissant ma vitesse à 50km/H dans les zones où cela est obligatoire, pourquoi les automobilistes derrière moi s'accumulent, s'impatientent et tentent

des dépassements interdits ? Pourquoi on me met des panneaux à 70km/H sur des autoroutes en travaux si c'est pour que je me fasse doubler par des 2CV roulant à 110 ? Dans ces conditions, pas étonnant qu'un élu veuille mettre une limitation à 30km/H : si c'est la seule façon d'être sûr que les automobilistes ne dépasseront pas les 50km/H !!! Si on prend en compte les gens qui téléphonent ou fument en conduisant, ceux qui ont bu un verre de trop, ou ceux qui n'ont pas un bon niveau de vision, ou de santé pour conduire, ceux qui ont un véhicule en mauvais état, et ceux qui cumulent tous ces handicaps, et bien on peut se demander si nos limitations de vitesse sont vraiment si fantaisistes... Je vais jusqu'à penser que même ceux qui fixent ces limitations ne les respectent pas non plus (ils ont l'impression que c'est normal puisque tout le monde le fait, et compte tenu des marges, le risque paraît faible...). [Forum du Gouvernement – 2005 – Message du 23/01/2005]

Mais il peut aussi s'agir d'une tentative de quantification des cas. Cet usage du seuil tend à marquer alors un raisonnement statistique :

On a tendance à mettre beaucoup de choses sur les jeunes (et pourtant ils sont plus ouverts aux diverses campagnes de sensibilisation) mais dans ce cas une grande quantité de conducteur ne connaissait pas les ronds-points et est plus que médiocre quand il s'agit de les aborder. [Forum du Gouvernement – 2005 – Message du 12/01/2005]

La logique du seuil peut également tendre vers un discours économique :

Il semble qu'une politique similaire soit appliquée sur la région grenobloise, dans le but de forcer les gens à prendre le tram, et a donner une grande quantité d'argent à Vinci Parks, spécialiste du parking "public" payant (et très cher) dans la région. [Forum du Gouvernement – 2005 – Message du 21/02/2005]

La logique de seuil porte également sur le niveau de législation, même si la même expression peut renvoyer à des arguments très différents :

Le problème avec les gens sûrs d'eux qui roulent vite, c'est qu'ils s'imaginent toujours qu'ils sont seuls et que la route leur appartient. Ils ne comprennent pas que la route est un lieu public ouvert à tous, ce qui impose un minimum de lois et de respect des autres. [Forum Libération 2000, Message du 21/10/2000]

Un de mes amis, Commissaire de Police, donc potentiellement sans doute un grand délinquant, s'est fait flasher à la sortie d'un tunnel autoroutier dans le Massif Central cet été à 82 km/h pour une limitation de vitesse abusive (d'après un de mes cousins qui est ingénieur subdivisionnaire de l'équipement dans le secteur) de 80 km/h. Alors, comme dans le poème "La Peste" de La Fontaine, ils n'en mourraient pas tous mais tous étaient touchés. Alors le problème n'est pas de faire n'importe quoi, mais de mettre en place un minimum de lois intelligentes et souples, capables de s'adapter aux circonstances de la vie. Les phénomènes biologiques, et la conduite automobile en fait partie, obéissent à une courbe de Gauss, avec une médiane correspondant au comportement du plus grand nombre et des extrémités qui sont nécessairement hors normes ; dans ces conditions il est inutile de faire une oppression policière sur les conducteurs de la médiane en espérant supprimer le comportement des conducteurs qui se situent aux extrémités. [Forum du Gouvernement – 2005 – Message du 29/01/2005]

La logique de seuil peut donc tout autant s'appliquer à l'entretien de l'automobile (on trouve des expressions invitant à mettre en œuvre « un minimum d'entretien »), à la limitation d'âge (on a vu émerger dans l'espace public cette question à partir de quelques cas), au niveau de formation comme à celui de la répression, au nombre de morts,... Il est également intéressant de noter que la logique de seuil peut se déployer sur des dimensions morales (on parle de « niveau d'inconscience ») ou dans les argumentations comme dans des expressions comme « une bonne dose de mauvaise foi ». Cela confirme les théories de l'argumentation qui, à l'instar de celle développée par Ducrot sur les échelles argumentatives, considèrent que la confrontation des arguments est avant tout une affaire de gradualité³⁵.

4. Un argument très frayé : le bridage des moteurs

La vitesse constitue l'objet le plus controversé dans l'ensemble des forums. Il s'agit là encore de seuils, d'intensités et de limites, puisqu'en dehors de l'opposition basique entre arrêt et mouvement, il s'agit de variation pure, d'accélération et de décélération, de vitesse de pointe ou de vitesse maximal : contrairement à d'autres objets de controverse, on ne peut pas supprimer la vitesse ! Du même coup, le bridage apparaît comme une solution à de nombreux intervenants : puisque vous sanctionnez le moindre excès, délivrez-nous de la tentation en bridant nos moteurs !

Le bridage des moteurs réalise un score de 307 occurrences dans l'ensemble des forums étudiés. Mais pour comptabiliser ces occurrences, on a rassemblé de multiples formes lexicales dans un objet intitulé BRIDAGE@, dont la distribution interne a le profil suivant :

bridage	103
brider	68
Brider	27
bridée	20
bridé	15
Bridage	14
bridées	13
bridés	9
Bridons	9
bride	6
bridons	5
bridages	5
brideur	3
brides	2
bridant	2
BRIDEE	1
bridez	1
brident	1
BRIDAGE	1
bridera	1
briderez	1

³⁵ Ducrot O., "La Pragmatique et l'étude sémantique de la langue", in Revel J. et Wachtel N. (dir.), (1996), *Une école pour les sciences sociales*, Paris, Cerf – EHESS, pp. 339-351.

Si l'on regarde la distribution de cet objet sur les différents forums, on obtient les indications ci-dessous :

Valeurs absolues		Valeurs pondérées	
Libé 2002	105	Libé 2000	137
Libé 2000	85	Libé 2002	128
Gouv 2005	68	Libé 2004	119
Libé 2004	49	Gouv 2005	51

On note que la question du bridage est moins intense dans les deux derniers forums – alors même que ce dossier n'a pas particulièrement avancé – hormis la fameuse affaire du « régulateur de vitesse » qui a défrayé la chronique en 2005, bien après la clôture du dernier forum étudié ici. Les énoncés ouvertement critiques vis-à-vis de l'idée d'un bridage des moteurs sont assez rares et c'est plutôt une dénonciation de l'inaction des pouvoirs publics et des constructeurs qui est dominante sur l'ensemble des forums. Globalement, comme le montrent les extraits suivants, c'est le scepticisme qui l'emporte :

[Et_alorz, 05/06/2000]

Le bridage des véhicules est un fantasme pire encore qui tient plus de l'utopie, sans même avoir la certitude que le remède ne serait pas pire que le mal. La réalité quotidienne est bien différente : tout conducteur est un chauffard en puissance ; la cause des accidents c'est l'absence de conscience de l'attention que requiert un véhicule automobile.

[VENY, 07/08/2002]

Je ne vais pas refuser de me soigner parce qu'un assassin de la route n'aura pas tenu compte des avertissements du laboratoire médical. Et puis soyons honnêtes, si l'état impose les moteurs bridés, les ventes en France s'effondreront au profit de nos voisins européens. Alors soyons responsables, faisons assumer aux fautifs leurs erreurs.

[pptt, 22/02/2005]

Plus de formation, plus de contrôle, moins de répression sonnante et trébuchante 2 axes de travail : le comportement et l'infrastructure Sur le comportement : De la formation dès le plus jeune âge et pas seulement quelques heures en primaire et au collège Au niveau du permis, 2 ou 3 heures obligatoires sur d'autres véhicules qu'une clio : passager sur une moto, à vélo dans la circulation urbaine, dans la cabine d'un PL, pour bien comprendre qu'il y a plusieurs usagers de la route et que chaque mode de locomotion a ses particularités Un permis à durée déterminée avec remise à niveau et/ou nouvel examen au bout de 10 ans par exemple Un contrôle accru des véhicules et des conducteurs (lire les chiffres hallucinants des assureurs sur les véhicules circulant sans assurance et les conducteurs conduisant sans permis...) Une répression inflexible pour les récidivistes Une augmentation du tarif des PV pour le téléphone au volant (surtout en ville) Si la vitesse est le cheval de bataille, ou plutôt la vache à lait, de ce gouvernement, arrêtons l'hypocrisie et bridons TOUS les véhicules à 130 km/h mais là je rêve... (Tollé du lobby automobile, tollé du lobby pétrolier, tollé de Bercy (TIPP)...).

[YannLeBihan, 23/06/2000]

En attendant que les politiciens se décident à en finir avec cette aberration, peut-être verra-t-on un jour un constructeur un peu plus imaginatif que les autres devancer l'appel en proposant un véhicule délibérément bridé à 130.

Réseau de « BRIDAGE@ » sur l'ensemble des forums

VOITURE@	271	Logique de décision et d'action	82
vitesse	210	Contrôle et Vérification	78
moteurs	160	Crises et Catastrophes	75
véhicules	92	Gestion des risques	44
accident(s)	67	Contraintes physiques	42
véhicule	63	Modes-de-Dénonciation	39
AUTOMOBILISTES@	59	Logique de seuil	32
autoroute	53	Violence et Mauvais traitement	26
route	47	Raisonnement statistique	23
solution	47	Réflexivité sur le forum	20
puissance	40	Déploiement de conséquences	18
POIDS-LOURDS@	37	Logique de marché	17
VICTIMES@	37	Inquiétude	17
ENTREPRISES@	33	Formes de responsabilité	17
LA-FRANCE@	32	Logique d'alarme	16
GPS	31	Opinion/Communication	14
solutions	28	Espace de calcul	14
vitesse	27	Formes juridiques	13
sécurité	26	Critique évaluative	13
ville	26	Concertation/Négociation	13
TRANSPORTS@	25	Régime de controverse	13
moteur	25	Relations-personnelles	12
maxi	24	Logique judiciaire	12
RADARS@	22	Ethique et Morale	12
problème	22	Rhétorique scientifique	11
mesures	22	Logique financière	11
POLICE@	21	Rhétorique du progrès	11
mesure	20	Dispositifs gestionnaires	11
limitation	20	Sociologie politique	9
ETAT-CENTRAL@	19	Etats critiques et Défaillances	9

5. Un exemple de séquence délibérative

On a jusqu'à présent traités les forums comme des collections de discours ou de points de vue, en s'intéressant d'un côté à des propriétés émergentes, globales, qui fournissent des indications sur les lieux communs ou les points fixes à partir desquels s'organise le sens critique des usagers de la route, et de l'autre, à des figures typiques ou marquantes, à des formes ou des lignes de cohérence argumentative qui, par certains aspects, peuvent évoquer les réponses à des questions ouvertes lors de grands questionnaires. Or, la structuration des fils de discussion est évidemment centrale. Les protagonistes réagissent fréquemment à des interventions récentes, participent à des micro-scènes de débat qui s'organisent autour d'une proposition, d'un témoignage ou d'un argument. Les outils de description doivent ici s'adapter à des contextes spécifiques marqués par des tours de prise de parole rapprochés dans le temps et des marques de clôture ou d'abandon de la discussion.

Prenons l'exemple d'un fil de discussion amorcé par l'expression d'une « indignation » : un internaute dénonce une équivalence qu'il croit déceler dans la plupart des interventions précédentes qui, selon lui, associent sans discussion la vitesse, le danger et la mort. Son intervention suscite des réactions virulentes et engage un processus de clarification dont on peut suivre les transformations successives.

Les échanges que l'on va examiner, amorcés par un message posté le 23 février 2004 en fin de journée, se déroulent essentiellement le 24 février, donc dans un temps relativement court, mais on enregistre des répliques dans les jours qui suivent, et la dernière directement reliée à ce fil est daté du 2 mars et ne suscite pas de réponse directe. Les protagonistes cessent de rebondir et, soit passent à autre chose, soit n'interviennent plus sur le forum³⁶. Au total ce fil contient 16 interventions ; il débute à peu près au milieu du forum et tous les intervenants ont déjà postés des messages à l'exception précisément de celui qui est à l'origine de ce « nouveau fil » ou de cette « dérivation » (d'abord au sens électronique).

³⁶ On ne va pas entrer ici dans les détails, mais on peut identifier les clôtures, les rebondissements et les redéploiements à travers le suivi des interventions des différents auteurs et des thèmes qu'ils mettent en scène. Notons toutefois que si l'on a traité plusieurs forums, il n'y a pas eu pour l'instant de structure spécifique créée dans Prospéro pour ce type de matériel. Il est cependant prévu de créer une rubrique spéciale dans le cahier des charges du logiciel, compte tenu de la part croissante des forums, retranscriptions de réunions et débats publics, et aussi focus-groups, dont la part dans le matériel étudié par les sociologues ne cesse de croître ces dernières années...

La conduite sous charge alcoolique.

Le manque de vigilance.

L'incapacité physique à la conduite.

Motocycliste depuis 15 ans, à chaque fois que j'ai frôlé la Faucheuse, c'était du fait du manquement de ces règles de bases par certains automobilistes.

Baille.

L'attaque est radicalement dirigée par un motard, Bebopaloula, sans doute amateur de vieux Rock'n'roll, contre « certains automobilistes » : elle tente de déplacer la hiérarchie des causes qui s'est imposée dans le forum autour de la vitesse en soulignant d'autres causes plus déterminantes. La clarté de l'argumentation, qui se fonde en dernier ressort sur l'expérience héroïque de son auteur, suscite des réponses multiples. Sur ce point, il faut noter que les chances de susciter des réactions directes sont assez inégalement distribuées dans un forum et que plus de 50% des messages ne donnent pas lieu à des répliques directes. La première réaction s'efforce de coller au plus près du raisonnement proposé :

Message 2

cyrano9000 - mardi 24 février 2004 09:55 .

sujet *Petit exemple*

Prenons un accident :

Un homme rencontre un platane à, disons 100 km/h. Pas de ceinture, pas d'airbag. Il se cogne dans son pare-brise, et se retrouve avec un traumatisme crânien.

Un homme rencontre un platane à 180. Il traverse son pare brise et s'écrase contre le platane. Il meurt.

La vitesse n'est qu'un facteur aggravant. Mais elle peut transformer une blessure en décès. Dans ce cas, vitesse = mort, même si la cause est en effet une erreur de conduite.

Le résultat de cette mise en variation argumentative est double puisque la vitesse peut entrer dans un procédé de réduction (elle n'est qu'un facteur aggravant) et une figure d'équivalence (vitesse = mort) assortie d'une formule concessive (« même si »). Le raisonnement ne satisfait pas l'intervenant suivant qui requalifie carrément le cas de figure en « suicide » :

Message 3

auteur *budylove* - mardi 24 février 2004 10:05 .

Re: *Petit exemple*

Une erreur de conduite ? Pas de ceinture et en plus il roule vite dans un vieux taco (pas d'airbag) sur une route où il ne devrait pas ? C'est pas une erreur de conduite mais du suicide.

On voit au passage, ici sous une forme quasi-stylisée, le travail de qualification et de requalification auquel se livrent les auteurs-acteurs au fil de leurs interventions. Mais les fils de discussion ne respectent pas toujours la contrainte tacite de maintien de la cohérence. L'intervention suivante paraît décalée : elle rebondit sur le thème de l'airbag...

Message 4

Gotch - mardi 24 février 2004 10:39

Re:Re:Petit exemple (à Budylove) .

*Si j'étais contraint de changer de véhicule, et que le nouveau comportait des airbags, mon premier geste serait de demander au garagiste de les désactiver.
Je n'en veux pas!*

Cette micro-intervention peut paraître anecdotique – un intervenant y manifeste sa singularité ou plutôt sa souveraineté de conducteur. Or, ce que savent les autres participants, et que le lecteur de ce rapport ignore, à moins d'avoir consulté précisément les tableaux et les annexes, c'est que le dénommé Gotch est un membre très actif qui a déjà totalisé 13 messages dans le forum de 2002 et en est 27 à son actif sur ce même forum avant cette intervention (et 4 par la suite dans d'autres fils). De fait le caractère lapidaire de son intervention repose sur un tissu d'échanges antérieures, devenu ici implicite, et dont le degré d'évidence pour les internautes change selon qu'ils ont suivi les fils antérieurs ou viennent de surgir dans le débat. Certes de tels aspects procéduraux ou formels relatifs à la logique de la discussion électronique nous éloignent de la sécurité routière, mais il faut bien garder à l'esprit que les procédés par lesquels se fabriquent des arguments, sont repris des exemples, des données ou des témoignages, et in fine la manière dont sont fixés de nouveaux lieux communs, pèsent sur le mode d'existence des entités et le degré de conviction des acteurs. C'est ce que l'on observe dans la suite du fil, puisque le message suivant rebondit sur l'expression polémique d' « escroquerie intellectuelle » :

Message 5

fafa68 - mardi 24 février 2004 11:01

Escroquerie intellectuelle? *C'est typiquement le genre de raisonnement qui rend les routes françaises si dangereuses. En substance : «moi je peux rouler vite car je roule bien. Le danger c'est les autres qui ne savent pas conduire».*

Vous nous parlez du code de la route, mais, corrigez-moi si je me trompe, il y est précisé que les vitesses sont limitées. Comme une grande majorité de nos concitoyens, vous vous adjudgez donc le droit de respecter ce qui vous semble utile, et de transgresser ce que vous estimez ne pas vous concerner. Drôle de conception du civisme, et plus généralement de la vie en société!

Intellectuellement, il me semble bien que c'est vous l'escroc...

La discussion prend en effet un tour polémique puisque les énoncés engagent une requalification de la personne – selon la figure classique de l'arroseur arrosé. Ce qui est notable ici, c'est le recours au légalisme et au civisme pour qualifier la posture hors-la-loi qui s'autorise d'une maîtrise de la conduite – qui n'est pas contestée en tant que telle – laquelle permettrait de disqualifier les « autres ». Dans le message qui suit, trois-quarts d'heure plus tard, c'est la légitimité du message qualifié de « pro-vitesse » qui est mise en cause au nom d'un principe de réalité : foin de provocation, il y a des morts sur les routes !

Message 6

lucilina - mardi 24 février 2004 11:46

Re:J'suis tanné....

Plus on roule vite, plus la distance d'arrêt après freinage sera longue. Ca peut donc vous tuer.

Et vous croyez vraiment qu'il est utile de poster un message pro-vitesse?

Vous connaissez le nombre de mort sur la route en France?

Tout ce qu'il y a à faire c'est de respecter le code de la route et d'arrêter de polémiquer sur des choses qui doivent juste (pour une fois) être respectées sans se poser de questions!

Parce que là des vies sont en jeu.

La réponse qui suit le rejet précédent retourne l'argumentation en signalant que le premier intervenant (Bebopaloula) a un allié : la focalisation sur la vitesse crée une hiérarchisation des causes contestable – et l'on voit surgir par la même occasion toute une liste d'entités et d'acteurs soupçonnés d'induire les « français » en erreur.

Message 7

budylove - mardi 24 février 2004 12:01

Re:Re:J'suis tanné.... (à Lucilina)

Tout a fait d'accord avec vous, mais ce qui me dérange et je me joins à Bebopaloula, c'est la focalisation sur la vitesse. La vitesse aggrave les accidents mais au même titre le non respect des règles (clignotant, feux, téléphone,...) la consommation d'alcool (n'en déplaise aux viticulteurs et aux sénateurs), de drogue, de médicaments, de cigarette au volant,... Alors pourquoi tromper les français en leur disant que toute l'insécurité routière tient dans le non respect de la vitesse (et je ne dis pas que ne pas respecter la vitesse ce n'est pas grave) ?

L'intervention suivante opère une redistribution en niant l'effet de focalisation sur la vitesse chez les défenseurs du respect des règles. L'idée assez fréquemment relevée consiste à poser le respect de la loi comme un préalable et non comme une fin en soi. Alors que la discussion semble se cristalliser sur le rôle de la vitesse dans les accidents, c'est le point de départ de l'argument de Bebopaloula qui est alors attaqué. Le discours qu'il considère comme dominant ne serait pas aussi réducteur et partagé....

Message 8

cyrano9000 - mardi 24 février 2004 13:12

Re:Re:Re:J'suis tanné.... (à Budylove)

Excusez moi cher Budy, mais qui prétend que «toute l'insécurité tient dans le non respect de la vitesse» ? Absolument personne. On ne trouve cette affirmation absurde que sous forme négative, dans la bouche des défenseurs de la vitesse. Tous les gens qui militent pour le respect des limitations de vitesse militent aussi pour le respect des distances de sécurité, contre l'alcool au volant, pour la formation etc...La lutte contre la vitesse gêne les français parce qu'à cause d'une certaine mentalité à la con, certains d'entre eux avaient pris l'habitude depuis des années de ne pas respecter la loi : commençons par la respecter, on pourra alors la faire évoluer dans le bon sens. Tant qu'on ne la respectera pas, rien ne pourra changer.

Un autre intervenant surgit dans l'arène et semble se ranger, avec quelques réserves, du côté de Bebopaloulaet monte en généralité en dénonçant l'autoritarisme gouvernemental soupçonné de faire passer à travers de « lapalissades » une idéologie du contrôle.

Message 9

glenmor - mardi 24 février 2004 15:24

Re:J'suis tanné....

Je suis d'accord avec vous malgré votre référence inopportune au code de la route.

Le gouvernement nous dit:

fumer nuit à votre santé,

boire nuit à votre santé,

rencontrer un mur à 100 km/h fait plus mal qu'à 50,

et d'autres lapalissades qui nous sont rabachées en permanence avec la participation pitoyable de tous les médias.

Prises une à une, on ne peut que dire oui à ces affirmations. Et dans les sondages (je n'ai pas été sondé) une majorité approuve les mesures répressives qui y sont associées. Est-ce qu'un jour nos concitoyens se rendront compte que nous sommes en dictature, molle, mais réelle et sournoise. Je précise que je ne suis pas contre le contrôle d'alcoolémie des conducteurs...

1. Message 10

glenmor - mardi 24 février 2004 15:58

Re:Escroquerie intellectuelle? (à Fafa68)

En Bretagne les routes à 4 voies sont gratuites, conçues comme des autoroutes et classées voies express.

Un jour, à l'occasion d'un transfert de responsabilité aux régions par exemple, il suffirait d'installer des stations de péages, et rien d'autre, pour obtenir classement en autoroute et faire passer la vitesse limite de 110 à 130.

C'est bien la preuve que la limitation actuelle à 110 est injustifiée et que l'on se moque de vous Fafa68.

Intellectuellement, il me semble bien que c'est vous l'escroqué(e)...

Dans un second message adressé à un autre intervenant, le même glenmor entend porter la preuve du caractère fondamentalement arbitraire des limitations de vitesse, en prenant l'exemple du changement de statut des routes à quatre voies.

Message 11

bebopaloula - mardi 24 février 2004 19:02

Re:Escroquerie intellectuelle?

On adapte sa vitesse à son véhicule et à ses capacités.

C'est ça être un conducteur responsable.

Ma bécane freine et réagit 2 fois plus rapidement qu'une voiture bourrée d'angles morts, donc 2 fois plus dangereuse que je ne le suis à vitesse prohibée.

Croyez-vous que je serai encore là si je ne l'étais pas, responsable?

Je risque ma vie tous les jours sur le péfif à cause d'irresponsables (des vrais) qui considèrent un véhicule de plus d'une tonne à l'inertie effrayante, comme un salon où la VIGILANCE serait un accessoire en option.

Votre discours me fait penser à ces gens qui disent: «OH, les motards? Je ne les vois jamais arriver tellement ils vont vite !»

Encore faudrait-il surveiller ses rétros.

Je pratique aussi la conduite auto et, bizarre, je ne me fais jamais surprendre par un motard qui arrive fort (je claque assez d'ampoules de code pour être visible, non?)

Baille.

Comme on le constate dans le message ci-dessus, bebopaloula ne s'est pas retiré de l'arène et campe sur sa position en entrant ici dans une argumentation qui relève pleinement de l'axe de la vigilance : il s'agit pour lui de défendre une supériorité de fait du motard condamné pour survivre à une vigilance plus grande que les automobilistes auxquels il reproche une forme d'irresponsabilité par absence de travail perceptuel. On note par ailleurs que dans la foulée, il se réfère à une interchangeabilité des rôles, mais pour qualifier une asymétrie, puisqu'il est aussi conducteur automobile et peut comparer les deux expériences, ce que ne peut pas faire celui qui n'a pas d'expérience de la moto.

Message 12

fafa68 - mardi 24 février 2004 20:16

Re:Re:Escroquerie intellectuelle? (à Glenmor)

Je ne suis pas sûr de très bien comprendre le sens de votre message. Mais si vous êtes en train de dire que parce que certaines limitations ne sont pas adaptées sur certaines portions routières de la Bretagne (à démontrer), l'ensemble des limitations imposées par le code de la route sont un non-sens, vous me permettrez de vous dire que cela est affligeant. Le raisonnement par association d'idée n'est pas digne d'une discussion «intellectuelle»...

Ce message marque une difficulté à rebondir puisqu'il ne trouve pas d'autre moyen qu'un procédé de rhétorique, assez fréquent chez les avocats lorsqu'ils sont en position difficile au prétoire : il consiste à renverser la formule de l'adversaire pour en faire un sophisme : si vous avez raison le code de la route n'a aucun sens, donc vous avez tort et cela témoigne de votre refus de discuter rationnellement...

Message 13

epikurien - mercredi 25 février 2004 09:57

Re:Petit exemple

C'est bizarre quand même la mauvaise habitude qu'ont pris les platanes à traversé n'importe où!?!?

Il faut arrêter de prendre vos exemples, c'est fatigant à la longue.

Pour rappel les radars dernièrement installés l'ont été à plus de 90% sur des autoroutes (sur des lignes droites, ou en bas de zone descendante)

Je vis à côté de l'Italie, et eux viennent de relever la vitesse sur les autoroutes de 130 à 150 km/h, une partie des autoroutes allemandes ne sont pas limitées, pourquoi??

Si vous prenez les statistiques, vous verrez en toute impartialité que les autoroutes ne sont pas les zones les plus accidentogènes, voire mortelles, par contre les départementales (vous savez celles que les jeunes empruntent à la sortie des boîtes de nuit, ou celles que les gens empruntent pour aller travailler quotidiennement) sont les plus meurtrières.

La vitesse n'est qu'un prétexte pour culpabiliser les conducteurs, et surtout faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'état, il n'y a qu'à regarder le budget qui a été voté en fin d'année (il y a une ligne où est inscrit 320 millions d'€uros en rentrée fiscale suite à contravention, bizarre quand même).

Et puis si la vitesse n'était que l'élément important, pourquoi le préfet de Paris se poserait actuellement la question d'une réévaluation de la vitesse limite sur le périphérique???

Pourquoi les contrôles radars ne se font ils que les jours de faible affluence, jamais lors des grands week-ends de départ en vacances?

En effet à mon goût, un gars qui est tout seul sur l'autoroute à 160 km/h est moins dangereux qu'un cortège de conducteurs occasionnels qui se suivent à 130km/h sans respecter les distances de sécurité!!!

Ce message embraye sur la critique des arguments contre la vitesse excessive dès lors qu'ils la séparent des autres paramètres, en redéployant notamment l'opposition classique des autoroutes et des départementales et d'autres figures particulièrement frayées dans le sens commun de la route.

Message 14

glennmor - mercredi 25 février 2004 13:13

Re:Re:Re:Escroquerie intellectuelle? (à Fafa68)

J'ai utilisé le mot «intellectuel» uniquement pour imiter la dernière phrase de votre message. Ceci dit, mon point de vue est sûrement, autant que le votre, digne d'être entendu. Quant à l'intelligence... Allez lire le message d'Epikurien, je suis d'accord avec lui.

Kenavo

Dérive ou surenchère classique dans tout fil de discussion : le mode de discussion devient objet de discussion, et éventuellement d'anathème, amenant généralement les protagonistes à constater leur profond désaccord tant sur la forme que sur le fond.

Message 15

laura_pas - jeudi 26 février 2004 16:00

Re:Escroquerie intellectuelle?

Eh oui la vitesse est limitée. Mais les 90 km/h c'était parce que les voitures consommaient trop (premier choc pétrolier !), et soi-disant parce que le pétrole allait manquer.

Entretiens...

- les voitures sont beaucoup plus sobres, et beaucoup plus sûres,

- *On doit poursuivre la politique anti-alcool au volant (ça c'est utile)... un jour on devrait pouvoir rouler sans rencontrer de conducteurs ivres,*
- *de nombreuses nationales ou autres sont très bien calibrées pour rouler à 120 sans problème par temps sec (hors agglomérations !!)*
- *On pourrait aisément moduler les vitesses limitées, dans une mesure raisonnable, en fonction des profils de routes. Mais non, scrogneugneu, tous à la queue-leu-leu à 90 km/h partout... je fais souvent de longs trajets (sans autoroute bien entendu, c'est province-province)... quelle galère !!*
- *Bref : oui au respect du code de la route ; mais on devrait pouvoir en critiquer et modifier les termes si c'est justifié, non ?*

Ce message, qui arrive beaucoup plus tard, rompt alors avec la discussion sur la discussion pour revenir au sujet. Son auteur semble tabler sur la victoire provisoire mais très locale, des adversaires d'une limitation absolue de la vitesse. On note au passage que l'argument convoque tour à tour une possibilité de modulation selon les configurations routières et le caractère légitime d'une critique de la loi si elle n'est pas jugée praticable par les acteurs. Des arguments qui doivent hérisser sérieusement les membres de la Ligue contre la violence routière ! Car la contribution se clôt sur un appel sur la possibilité d'une critique des dispositifs légaux, ce qui semble donner raison à Bebopaloula qui proposait de discuter l'indiscutable, figure de rupture des évidences partagées qui engendre normalement un « incident » dans le déroulement d'un débat...

Message 16

bertrandpaul - mardi 02 mars 2004 11:35

Re:Re:Escroquerie intellectuelle?

- *les voitures sont aussi beaucoup plus nombreuses ;*
 - *le taux d'alcoolémie toléré est plus bas qu'il y a 20 ans*
 - *bien sur il y a des routes nationales où l'on peut rouler à 120 sans risque, et des autoroutes à 160 sans risque et des agglomérations à 75 sans risque et d'autres à 65 et d'autres autoroutes à 143... bref beaucoup d'exception à gérer, pour quel intérêts réel ???*
- Allez, un peu de patience, dans quelques années, quand nous serons devenus civilisés sur la route, tous ces arguments dépassés pour justifier la vitesse nous feront sourire !*

La série se clôt par un jeu rhétorique assez subtil puisque le dernier message met en balance le relativisme inhérent aux mesures de vitesse et un impératif supérieur, qui engage le modèle de civilité dont on a souligné l'importance dans le jeu des ressorts critiques des acteurs.

Le matériel composé par ces différents forums est très dense et peut à l'évidence faire l'objet de multiples analyses. Ce qui importe, de notre point de vue, c'est la disponibilité de ces corpus pour de nouvelles explorations, des comparaisons ou des tests fondés sur d'autres hypothèses que celles qui ont été formulées ici. Notons que bon nombre de figures sont liées aux contraintes argumentatives posées par le genre « forum électronique ». Aussi est-il utile de faire varier ce jeu de contraintes en essayant de saisir les formes critiques en se rapprochant des pratiques et des milieux. C'est le rôle dévolu aux entretiens et aux observations dont on traite dans la partie suivante. Le lecteur curieux trouvera en annexe des tableaux qui comparent les contenus des forums et des entretiens : le changement d'angle produit par l'enquête directe auprès des usagers est particulièrement sensible dans la structure des thèmes et des registres discursifs...

TROISIEME PARTIE.

L'INSCRIPTION CORPORELLE DES NORMES DE CONDUITE

Enquêtes auprès des usagers

Il me reste aujourd'hui le sentiment d'être un « survivant », une certaine culpabilité d'être encore là et d'avoir échappé, sans toujours le vouloir, aux pièges qui se tenaient sur ma route.

Le Breton, Passions du risque

La période récente est donc marquée par l'ouverture de multiples arènes publiques propres à changer les rapports entre expériences quotidiennes et formes argumentatives. Mais d'un point de vue épistémique, il convient de ne pas tout reporter sur les propensions argumentatives et leurs formes d'expressions publiques, et de regarder, parallèlement, comment les personnes agencent ou réagencent, sur le terrain, leurs routines et leurs doctrines en matière de sécurité routière et de conduite en général. L'idée n'est pas de reproduire une opposition entre « discours » et « pratiques », mais de faire varier les conditions d'expression des expériences de la route. Et pour y parvenir, il n'y a pas d'autre moyen que l'enquête par observations et entretiens. Cette partie est donc consacrée à la restitution et l'analyse des discours organisés autour des expériences personnelles d'un ensemble d'utilisateurs soumis à des contraintes différentes, et dont le style de conduite a pu être éprouvé par l'enquêteur puisque la plupart des entretiens réalisés ont été accompagnés ou suivis d'observations en situation.

En liant une enquête ethnographique à un guide d'entretien visant les récits d'expériences, on attaque en quelque sorte les argumentaires par l'autre bout : contrairement aux forums où les expériences sont au service d'une argumentation, tout en étant nécessairement relativisées par la confrontation avec la multiplicité des approches possibles, dans les observations et les entretiens les arguments restent parfois en suspension, le récit reprenant tous ses droits, surtout lorsqu'il s'agit de raconter des *expériences marquantes de la route*, qui ont servi d'amorce à une transformation, un travail ou une réflexion, et pas exclusivement en tant que conducteur. On trouvera en annexe le tableau des personnes interrogées : il s'agissait de faire varier le type d'interlocuteurs, sans prétendre disposer pour autant d'un échantillon représentatif, tâche au demeurant fort délicate dès lors que l'on refuse de fixer a priori des catégories d'utilisateurs³⁷.

Commençons par citer un long extrait d'entretien qui engage des opérations critiques ancrées sur des événements récents qui témoignent des tensions éprouvées par une personne aux prises avec les nouveaux dispositifs publics.

[Yves, 10/10/2005]

Enquêteur -[...] effectivement on est en train de terminer un rapport sur la manière dont les gens ont vécu les changements récents en matière de sécurité routière et contribuent ou non à les prolonger... tu as tenu à témoigner d'une expérience récente... notre ami [X] m'a dit que tu avais menacé de déchirer ton permis de conduire ?

Yves – Oui enfin j'ai dit ça sous l'empire de la colère, parce que j'ai reçu trois PV à quelques jours d'intervalle, enfin plus exactement mon beau-père en a reçu deux et moi un suite au voyage qu'on a fait ensemble en Italie en septembre... mais c'est moi qui conduisais dans tous les cas...

Enquêteur -C'est des PV d'Italie ?

³⁷ On peut décider par exemple de travailler uniquement sur les « jeunes conducteurs » ou sur les « personnes âgées ». Mais où commencent et finissent de telles classes ? On doit alors s'appuyer sur des critères établis par des instances, comme par exemple les assurances. Voir Drulhe M., et Pervanchon, M., *Vieillir et conduire : usages et représentations. Les enjeux de la mobilité et la sécurité routière au cours de la vieillesse*, Rapport final, fondation Maif / centre d'étude des rationalités et des savoirs, Toulouse, octobre 2002.

Yves – Non non, ce sont des PV franco-français (rire) ! Je suis descendu mi-septembre en province pour amener ma mère et mon beau-père à Venise et plusieurs villes d'Italie, Padoue, Vérone etc un long périple qui a été fort agréable [...] mais tout ça c'est anecdotique. Ce qui l'est moins c'est que j'ai conduit pendant plus de 4200 km car ils ont plus de 70 ans et qu'ils voyagent assez peu ... or selon moi j'ai fait un parcours absolument sans faute : aucun incident, aucun problème de conduite, aucune engueulade, pas de rayure à la voiture presque neuve de mon beau-père qui est un maniaque dans son genre et j'appréhendais un peu...

Enquêteur -C'est quoi comme voiture ?

Yves – Une Citroën Picasso, un truc confortable assez typique de ce qu'apprécient les gens d'un certain âge... Et au retour c'est la valse des PV dont deux adressés par des radars automatiques, l'un sous le tunnel de Modane à l'aller au passage en Italie, l'autre au retour du côté de Chambéry, et enfin un, qui a été envoyé plus tard car lié à une patrouille volante ou mobile, je ne sais pas comment on dit, sur l'autoroute juste après Vierzon en remontant sur Paris : là j'étais seul et j'avais ma bagnole, une vieille Renault avec laquelle franchement il est dur de faire des excès de vitesse sur l'autoroute ! [...] Je fais très peu de voiture depuis quelques années sauf de grands trajets Paris / Province ou parfois l'étranger comme la Belgique, l'Allemagne et l'Italie, mais depuis que j'ai eu mon permis ... en 1979, il y a donc déjà plus de 26 ans, j'ai bien dû faire plus de 400000 km soit dix fois le tour de la terre non ? [...] Maintenant en ville je suis piéton, vélo, bus et métro à 95% du temps... et je vais sans doute renoncer à la bagnole vu ce que ça coûte en parking, en assurance, essence, travaux divers et contrôle technique... la location est sans aucun doute plus économique mais je résiste par atavisme ! Je suis né en province où l'on développe très tôt un rapport très fort à la voiture, sans quoi on ne vit plus...[...]

Enquêteur -Est-ce que tu peux te concentrer sur les événements récents ? Qu'est-ce qui a provoqué cette colère avec laquelle tu as commencé ? [...]

Yves – Ben j'ai 26 ans de conduite, plus de 400000 km, aucun accident grave, jamais le moindre dommage corporel, pas la moindre procédure sérieuse à part quelques PV de stationnement quand j'habitais dans Paris et que je n'avais pas les moyens de me payer un parking... je me rappelle de 3 accidents de pure tôle sans conséquence, des coups de freins ou des priorités à la con, rien de spectaculaire même si c'est désagréable... j'ai toujours été ultra conscient du danger et je n'ai jamais considéré que j'étais à l'abri d'un pépin si bien que conduire c'est quelque chose d'assez bizarre pour moi car je suis à la fois très à l'aise évidemment mais je suis en état d'alerte permanent, tout le temps à scruter la route autour de moi pour voir d'où va venir le danger... je ne prétends pas être un excellent conducteur mais je pense être responsable, vigilant..., bon tout le monde n'a plus que ce mot à la bouche tu as remarqué : « vigilance » ! [...] Oui donc je n'aime pas la manière dont on te colle l'étiquette de criminel de la route comme ça parce que tu déplaces un peu le curseur autour des normes et que tu as tout à coup une vitesse un peu supérieure aux normes, une vitesse en dessous à mon avis peut être aussi emmerdante pour les autres, et même pour soi parce que franchement dans une voiture comme celle de mon beau-père, à 130 je m'endors carrément, ce qui est grave... mais j'ai l'impression qu'aujourd'hui on tape d'abord, on remplit les caisses au passage, on te culpabilise du même coup, on ignore complètement la logique de ton déplacement et on ne peut plus discuter...

Enquêteur - Attends, attends, revenons à tes PV : tu dépassais de combien ? Où était le curseur comme tu dis ?

Yves – Sous le tunnel j'étais à 85 et c'est clairement limité à 70... Ils ont retenu 80...

Enquêteur - Il y a donc une tolérance ...

Yves – c'est celle qui est liée à l'erreur probable du compteur... le tunnel fait 14 km un truc comme ça, il n'y avait absolument personne, pas de camion en flamme en tout cas (grimace), et c'est assez hypnotique comme expérience, tu t'accroches aux signaux lumineux mais ils sont trop bien disposés et quelque part tu as le sentiment que tu es parti dans l'espace... pas facile de régler sa vitesse, il n'y avait pas de régulateur dans cette voiture malgré l'ordinateur de bord, un truc distrayant et peut-être dangereux qui sait... j'avais en plus le sentiment que mes passagers étaient dans un demi-sommeil, on avait déjà fait plus de 600 bornes d'autoroute, en restant autour de 130, sans problème... et au milieu du tunnel effectivement un flash... je me suis dit c'est un truc pour te signaler que tu dépasses un peu, je n'ai pas vraiment cru au radar automatique même si j'y ai pensé – quand j'ai reçu le PV j'ai regardé la carte des radars sur Internet, je ne l'avais pas du tout regardée avant, ça ne m'intéresse pas a priori parce que ça veut dire quelque part que tu cherches à repérer des « pièges » et que tu te prépares à les contourner... ce n'est pas ma forme de rapport à la route et entre nous, à part un PV pour excès de vitesse quand j'étais très très jeune, genre 22 ans, un 80 dans une zone à 60 un truc comme ça, j'avais d'ailleurs râlé parce que je suivais une file de bagnoles et comme j'étais jeune les cheveux longs musique pop à fond en 4L tu vois le topo etc. ils m'avaient arrêté moi [...]

Enquêteur – Et donc le deuxième PV, tu roulais à combien ?

Yves – alors le deuxième, c'est sur la jonction entre Chambéry et Lyon... ça ressemble à une autoroute, ce n'est pas clair, mais c'est effectivement 110 et même parfois 90, là j'ai été pris en flagrant délit d'être à 120 au lieu de 110, ils ont retenu 114, qu'est-ce qu'on rigole, c'est des quatre voies, ça tourne beaucoup mais il n'y avait pas une circulation très dense, temps clair, de jour, bonne voiture, tu rêves...A chaque fois c'est une amende de 45 euros et apparemment un point en moins... bien que ça ait l'air arbitraire cette histoire de point, des gens disent que finalement on ne les leur a pas retirés [...] Mon beau-père était furax évidemment mais pas tellement contre moi car il trouvait que c'était un peu exagéré... en plus ce qui est dingue comme toujours c'est qu'à plusieurs reprises j'ai bien dû atteindre les 150, tu sais ce que c'est en descente ou en doublant sur ta lancée sur une autoroute dégagée et là évidemment rien...

Enquêteur – C'est la logique des contrôles non ?

Yves – Pourquoi ne pas mettre des mouchards dans les voitures alors directement ? Car on verrait que j'ai fait plus de 4000 bornes en restant dans les normes, ce qui relativise des pointes faites pour se secouer un peu et dans des contextes absolument pas dangereux...

Enquêteur – Que réponds-tu à ceux qui disent que c'est dangereux tout le temps, a priori et quel que soit le contexte justement ?

Yves – Qu'il faut appliquer le code pénal...

Enquêteur – C'est-à-dire ?

Yves – Si conduire c’est une mise en danger d’autrui alors on interdit la conduite ! Ou on bride définitivement les voitures. Ou on les réserve à des professionnels soumis à des protocoles ultra serrés et couverts par des assurances en béton... Si mon assurance me paye un chauffeur, je prends ! On ne peut pas à la fois dire tout et son contraire : un conducteur c’est un être vivant, ce n’est pas un automate... d’ailleurs justement le troisième PV celui de la patrouille planquée dans la forêt de Sologne, j’ai une amende mais il n’y a pas de point en jeu, bizarre non ? Il y a deux poids et deux mesures on voit bien...

Enquêteur – pourquoi ?

Yves – j’ai absolument respecté les limitations sur les 4 voies gratuites en remontant de Limoges, et je commençais sérieusement à m’emmerder, j’avais des milliers de kilomètres dans les pattes... enfin dans les pneus et à Vierzon on prend l’autoroute payante c’est plus simple et là j’ai doublé une bande de nœuds qui roulaient à 120 environ, j’avais vraiment l’impression de me traîner, cette file m’énervait et en doublant ben j’ai appuyé... quand j’ai fini de doubler j’ai aperçu les flics avec leur télescope (rire) ben oui il faut grossir car il n’y a pas grand-chose à voir, j’étais à 145 au compteur, le PV marque 144, ils retiennent 140, c’est ridicule, je suis rentré sur Paris en rage, et c’est le soir même que j’ai dit que j’allais déchirer mon permis...

Enquêteur – ça paraît bizarre non ? Tu n’as pas attendu les autres PV pour réagir comme ça ?

Yves – Non... oui bien sûr c’est irrationnel du point de vue d’un raisonnement calculateur de base... mais tu te dis que tous les efforts que tu as fait pour respecter les autres, éviter le crash, te couler sur la route quoi depuis plus de 20 ans, c’est nié d’un coup... tu n’es qu’un chauffard, et si tu le nies tu es en plus de mauvaise foi... la machine répressive te casse, elle donne des arguments en béton à des crétiens qui n’attendent que ça que tu sois en faute... c’est comme le type qui a une carte orange depuis 30 ans et qui pour une raison ou une autre, une transition, un oubli, gruge dans le métro pour des raisons à la noix, pas de monnaie, carte de crédit en rade, ça arrive, et se fait prendre. Il n’a aucun crédit à tous les sens du terme ! Mais bon il paye et on ne l’empêche pas de reprendre le métro ! Ben là avec 2 ou 3 points en moins tu te sens dépossédé de tout ce que tu as construit et tu risques de te retrouver exclu du manège...

Enquêteur – ben tu fais encore plus gaffe non ?

Yves – Ouais c’est ça... et c’est là qu’un cycliste ou un piéton déjanté se jette sous tes roues... ou qu’un poids lourd t’emboutit et te brise la colonne vertébrale... histoire de te finir ! De toute façon tu trinques... et en plus on dira : il avait un dossier celui-là !

Enquêteur – c’est un peu paradoxal comme discours ...

Yves – Le paradoxe il est simple à résoudre : d’un côté tu as un système qui pour des raisons qui t’échappent décide de durcir des lois et de multiplier les coups de filet de manière radicale abrupte et unilatérale, et de l’autre ta morale, ton civisme de base, ta responsabilité individuelle qui n’intéresse personne, sauf peut-être quelques proches et encore... moi je suis entouré de gens qui n’ont pas le permis, essentiellement des intellos, et effectivement pour certains vaut mieux pas qu’ils essayent d’apprendre à conduire, c’est de toute façon trop tard... si je dis : « désolé je ne prends plus la responsabilité de conduire » ? C’est ça que je voulais dire en disant que j’allais déchirer mon permis... Si ça se trouve on peut même constituer un collectif et inviter les conducteurs qui se sentent maltraités à déchirer ou brûler

collectivement leur permis sur la place Beauvau ! On voit des collectifs de toutes sortes, après les démonteurs de McDo et les faucheurs d'OGM, voilà les dégonfleurs de 4X4, il fallait y penser non ? Pourquoi pas les déchireurs de permis ou je ne sais quoi ! J'ai lu sur un forum, il y a plein de forums partout sur les vélos, les motards, les piétons, les bagnoles, tout ce qu'on veut, où des gens essayent quand même de sortir un peu de ce manichéisme ambiant entre chauffard et victime un truc comme ça, une formule ... c'était je crois, attends que je la retrouve : « la loi est la conscience de ceux qui n'en ont pas mais elle ne doit pas donner mauvaise conscience à ceux qui en ont »... Pas mal trouvé ! ?

Cet entretien est le dernier qui a été produit dans le cadre de cette étude. Par un ami d'ami, Yves a appris que l'on rédigeait un rapport sur les « formes de la critique en matière de sécurité routière », et a spontanément proposé de témoigner, ou a été fortement invité à le faire par l'ami en question. L'entretien a eu lieu dans un café parisien, le 10 octobre 2005. Il met en scène la tension que l'on a déjà vue à l'œuvre entre, d'un côté, un souci de lier la maîtrise de la conduite et le civisme, et, de l'autre, l'adaptation aux dispositifs et catégories pénales en vigueur. Yves récuse la qualification de « chauffard » que semble impliquer pour lui le fait d'être pris en excès de vitesse par un dispositif rigide. L'idée d'une autonomie du jugement fondée sur une longue série d'expériences qui lui ont permis, selon lui, de développer une vigilance et une responsabilité adéquates, dont il mesure l'efficacité par l'absence d'accident corporel dont il n'exclut jamais l'éventualité, sert de fondement à son appareil critique et au sentiment d'injustice qu'il manifeste, allant jusqu'à imaginer des formes d'action spectaculaires. C'est de nouveau de « seuils » et de « degrés », de « limites » plus ou moins acceptables – la notion de « curseur » illustrant remarquablement l'idée d'une plage de variation nécessaire – qu'il est question dans cette partie de l'entretien, qui tente de refonder la nécessité d'un espace d'expression du conducteur que les dispositifs enferment dans un rôle conçu négativement, via la faute et la sanction, abordées ici sans aucune référence à des dommages ou des drames – les expériences marquantes les plus négatives sont développées dans la seconde partie de l'entretien et concernent surtout des accidents ayant affecté des proches.

Il n'y a évidemment aucune raison a priori de souscrire à la doctrine défendue par Yves, pas plus d'ailleurs qu'aux doctrines opposées : ce qui est intéressant dans ce cas de figure, c'est que la formulation critique à l'encontre des dispositifs de répression doit puiser plus intensément dans des séries d'expériences et faire littéralement remonter des contraintes qui sont, par nature, exclues des formulations normatives les plus générales et rendues invisibles bien que perçues continûment par les acteurs aux prises avec les dispositifs. On trouve dans le corpus d'entretiens dans lequel on va entrer plus en profondeur, une grosse majorité de personnes ambivalentes, c'est-à-dire développant une forme d'argumentation dont la structure peut se ramener en bonne approximation syntaxique à : « la répression oui mais il y a aussi X ou Y (la formation, la civilité, l'information, la mise en présence de victimes...) mais malgré X ou Y il faut quand même de la répression ». Regardons quelques exemples de points de vue qui penchent plutôt pour une politique répressive, faisant tour à tour de la répression une ressource parmi d'autres pour poser des jalons – rôle de l'interdit dans l'éducation des enfants –, un guide fournissant aux acteurs des cadres et des limites, voire, bien que plus rarement, un système d'échanges ou de calcul permettant de distribuer les parts de responsabilité, ou encore, une sorte d'outil de mémorisation, de cristallisation des chocs de l'expérience permettant d'infléchir les conduites et d'organiser la balance des échecs et des réussites, selon la bonne vieille logique de l'apprentissage par essais/erreurs.

[Paul, 01/12/2004]

Car si tu l'amènes par la répression, il aurait peut-être fallu trouver autre chose pour changer le comportement des gens mais comme je ne suis pas sûr que l'on puisse aller autrement. Je pense que l'on ne peut pas faire autrement que la répression ou difficilement. Pour le moment, on n'a que des résultats sur le court terme. C'est dommage mais je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'autres méthodes que la répression pour améliorer la sécurité routière [...]. Car je pense que si quelqu'un a vraiment un comportement dangereux là, avec la répression, même si on le fait freiner tous les 5 km, et qui va accélérer encore plus entre les deux de toute façon... Et puis non, je pense que c'est dommage de se prendre une claque dans la gueule pour prendre conscience de certaines choses mais, c'est peut-être ce qu'il faut

[Jean Jeannine Jeanne Jeany, 15/09/2005]

Jean : Pour moi, je pense que la répression est trop douce. Par exemple, pour un excès de vitesse. Pour moi par exemple 130 sur l'autoroute, on ne roule pas assez vite. On pourrait ramener tout ça à 150, 160 mais celui qui dépasse, au-dessus, c'est 3000 balles, 5000 balles. Parce que on est beaucoup plus conscient parce que on a l'autorisation de rouler beaucoup plus vite mais on doit ne pas dépasser ce seuil.

[Franck, 24/09/2004]

Ça peut être la prévention mais tu ne peux pas la séparer pour moi de la répression. C'est deux choses qui vont ensemble. Une répression seule passera mal et ne sera pas comprise. Et une prévention seule est vouée à l'échec. Enfin, là c'est mon point de vue.

[Michel, 21/01/2005]

Une alternative serait par exemple : les gens pourraient prendre conscience en rencontrant des gens qui sont handicapés par la route. Je pense que ça, cela peut faire prendre conscience à certains irresponsables. Et ça, c'est pour les cas les plus graves je pense. Parce que bon la répression. Bon, il en faut quand même de la répression parce que bon.... Ce n'est pas le meilleur moyen. Je pense que de les mettre en situation cela pourrait être une bonne chose et ça, c'est difficile car des situations, tu en as des milliers. C'est quand tu le vis que tu vas comprendre... Enfin voilà.

[Constance, 15/03/2005]

Constance : Ce n'est pas facile de faire réfléchir tout le monde. Encore une fois, hier, je le disais à un conseil de classe : pour bâtir de la réflexion, il faut du temps. Il y a des gens qui ont besoin du temps pour réfléchir. Il y a des gens qui ont besoin du temps, et c'est une certaine éducation aussi. Mais, cela reste possible. C'est possible de faire réfléchir les gens mais il faut se donner les moyens de les faire réfléchir. Il faut du temps. On peut leur apprendre, d'où la pédagogie, d'où le travail des profs. C'est important. Il faut aussi énormément développer le rôle des profs. En fait, je suis en train de parler d'un monde meilleur. Ton sujet est très intéressant, il faut que tu le publies. Il faut sanctionner les gens qui conduisent vite, parce que c'est dangereux. Si quelqu'un traverse le soir, il aurait pu être renversé. Une fois, un garçon avait grillé un feu rouge, la musique à fond, il avait peut-être aussi fumé. Il y a aussi le problème du cannabis. Le cannabis, qu'est-ce qu'ils ont attendu pour sanctionner ?

Enquêteur : « Ils » : le gouvernement ?

Constance : Oui, bien sûr, ils ont attendu vachement longtemps pour le sanctionner comme l'alcool.

1. Conduire dans un monde plus ou moins certain

De quelques circonstances atténuantes pour l'incompétence

Le degré auquel les expériences de la route peuvent être déployées dans des arènes publiques sans être dénoncées comme immorales ou amORALES est un objet d'incertitude et de tension pour les acteurs. On a conçu et réalisé les entretiens dans le but de saisir ce type de tension, en faisant jouer à plein les capacités de comparaison entre série d'entretiens, observations de l'action et fils de discussions dans les forums. On propose de montrer comment joue l'expérience de la variation en prenant différentes entrées qui font écho à ce qui a été développé plus haut : la question de l'apprentissage de la conduite, le rôle potentiellement cognitif et moral du passager, et la manière de se situer par rapport à la conduite dite sportive. Cela dit, les entretiens étant non-directifs ou semi-directifs selon la manière dont s'est engagée la conversation, les thèmes susceptibles d'être abordés par les personnes interrogées sont variés : les dispositifs publics comme le permis à points, les PV, les radars, les feux de croisement, le port de la ceinture, les disputes et les scènes qualifiées de « violentes », ou encore l'alcool – sur ce thème on a été plus directif: « vous est-il déjà arrivé de rouler avec un surplus d'alcool ? Comment sont vos comportements au volant à ce moment ? Comment faites-vous lorsque vous sortez de soirée, ou d'un repas bien arrosé ? Comment en arrive-t-on à prendre le volant sachant qu'on est susceptible de créer un accident ? »

Conduire nécessite aussi bien la certification que la gestion de compétences et la place de l'apprentissage est centrale pour les acteurs de la route. De fait, au-delà de la validation de savoirs formels lors de l'épreuve du permis de conduire, les acteurs de la route ne cessent d'apprendre. Toutes les personnes interrogées témoignent de l'importance de leur « trajectoire », leurs comportements ayant évolué au fur et à mesure de l'expérience de la route. Lors de nos entretiens nous avons pu remarquer que les personnes considéraient le permis comme une simple validation. L'apprentissage est continu et nécessite dans certains cas des types d'usages spécifiques. Ainsi, nous distinguons deux types d'apprentissages. Dans un premier temps, il y aurait l'apprentissage formel. L'application des compétences sous-jacentes serait d'ordre civique et correspondrait alors à l'ensemble des compétences nécessaires pour pouvoir conduire. Dans un second temps, il y aurait l'apprentissage que nous pouvons qualifier de continu qui s'opère dans la répétition des expériences, répétition qui est évidemment variation³⁸. Il correspondrait à l'acquisition de l'ensemble des compétences spécifiques nécessaires pour pallier toute sorte d'éventualités. Lors de l'analyse des entretiens

³⁸ Même si des usages rhétoriques plus ou moins farfelus en ont été fait, il est important de rappeler ici la manière dont Gilles Deleuze conçoit le rapport des sujets au monde comme mise en variation continue, qu'il décrit sous le concept de pli : Deleuze, G., (1988), *Le Pli. Leibniz et le baroque*, Paris, Minuit.

nous avons pu constater que les acteurs en général n'accordaient que très peu d'importance à cet examen. Souvent entendu comme une simple formalité, il a pour unique fonction d'autoriser l'usage d'un moyen de transport pratique.

Dans la plupart des situations de dispute ou d'expression publique, les acteurs de la route mettent rarement leurs propres compétences en doute. Il arrive néanmoins qu'ils affirment manquer de compétence. On le voit notamment dans les cas où les personnes s'efforcent de placer précisément les limites de leur expérience de la conduite. Alexandrine, par exemple, se refuse de rouler dans Paris compte tenu du taux important de signaux à prendre en compte. Selon elle, il n'est pas possible de pouvoir se repérer, s'orienter tout en faisant attention aux autres véhicules qui circulent autour. Néanmoins, dans cette énonciation elle ne remet pas en cause ce manque et valorise le choix qu'elle opère consistant à utiliser les transports en commun pour venir à Paris. Elle préfère être guidée.

Impossible de conduire dans Paris

[Alexandrine, 30/09/2004]

[...] Parce que déjà, Paris, quand tu es conducteur et que tu dois regarder à gauche et à droite, moi je ne peux pas tout faire en même temps. Surtout qu'à Paris, je n'y vais pas beaucoup. Donc, à partir de ce moment là, pouvoir se repérer tout en conduisant et tout en faisant attention aux autres, ce n'est pas possible de tout faire. J'ai choisi de ne pas le faire. J'ai choisi de prendre le métro. Comme ça au moins, quand j'ai envie d'y aller je me fais guider et voilà.

Plus loin dans l'entretien, elle évoque aussi la question de l'habitude : n'étant pas habituée à rouler dans ce qu'elle qualifie de « marasme », de « cohue ambiante », elle y voit toutes sortes de sources de danger que d'autres visiblement ne voient pas. On a ici une stratégie qui consiste à placer les limites très en amont et à renoncer à ce qui est appréhendé comme une « épreuve ». Mais on trouve évidemment la stratégie opposée qui consiste à construire graduellement les limites en allant littéralement les chercher et donc en se mettant à l'épreuve. Grégoire nous explique ainsi que certaines limites ne sont identifiables que dans des situations extrêmes d'apprentissage.

Trouver ses limites et celles de sa moto : De la sortie sous la pluie au freinage puissant avec un passager

Dans sa présentation, Grégoire nous décrit de manière graduelle la manière dont il a testé sa moto. Il s'agit d'organiser une sorte d'auto-examen qui consiste à prendre des risques un moment précis, littéralement calculé. Un certain « dolorisme » paraît nécessaire pour effectuer ce type d'exercice. L'apprentissage du comportement de la moto dans des conditions extrêmes et sa maîtrise nécessitent l'établissement d'un protocole. Il s'agit de choisir un itinéraire le plus sécurisé possible (lieu d'apprentissage des auto-écoles, chemins peu empruntés de la région) tout en vérifiant la présence ou non d'autres usagers de la route avant de procéder à des manœuvres relativement risquées. Une première difficulté à franchir est celle de la conduite sous la pluie. Pour ce faire, Grégoire, est spécialement sorti en moto un jour de pluie. L'objectif de ce type de sorties est de comparer son comportement et celui de sa moto en fonction des variations climatiques. Le but sous-jacent renvoie au désir de maîtriser son véhicule selon des paramètres objectivables. L'épreuve suivante, plus spectaculaire,

consiste à tester les « refus » et le « freinage en urgence », autrement dit, de provoquer la chute pour connaître les limites de la moto. Les motards parlent de « refus » pour désigner les situations où la moto refuse de tourner. Il s'agit ici de chercher le refus et donc, contrairement au cas précédent, d'aller à la rencontre de limites laissées indéterminées, *hors de la représentation*. Pour bien faire, il faut réaliser le test avec un passager : voici nos chercheurs de limite, tous deux habillés en motards des pieds à la tête, en condition, préparés pour l'éventualité d'un accident. Ils s'efforcent de pratiquer ce que font la plupart des professionnels, c'est-à-dire de ne pas quitter la moto. Un autre test décrit par Grégoire dans l'entretien, consiste à détecter ses limites lorsque l'on ne peut pas suivre ceux qui visiblement les dépassent. Il a ainsi développé une sorte d'autodiscipline qui l'a conduit par exemple à allonger son parcours pour ne pas prendre le périphérique parisien. Le danger sur le périphérique, pour lui motard, ce sont ces motards qui le surprennent en arrivant trop rapidement et qu'il peut être tenté de suivre quelque temps pour se mettre à l'épreuve. Il y a donc une limite dans la série des épreuves qui suppose elle aussi une série d'expériences marquantes. Sur les quais, trajet qu'il préfère prendre, il y a une partie « express » qui désormais lui fait peur. A cet endroit, il est courant de se faire doubler par des motards qui arrivent à plus de 100km/h. Il juge malgré tout qu'en cas d'accrochage il a plus de chances de survie que s'il était sur le périphérique.

Selon Grégoire, l'expérience de conduite de la moto change le comportement du conducteur en voiture. Il lui arrive de discuter de cette idée avec des moniteurs d'auto-école. Il leur soumet l'idée de proposer à tous les jeunes qui apprennent à conduire une automobile, de valider deux fois deux heures de cours de conduite de la moto (faire du plot). Ainsi les prétendants au permis de conduire auraient des notions de ce qu'est conduire une moto et auraient cette expérience supplémentaire qui leur permettrait de saisir les contraintes des motards et de disposer de repères assurant un minimum de communication avec eux.

On note d'autres circonstances où des formes d'incompétence sont révélées. Il peut s'agir de circonstances diverses où l'élément problématique n'est pas lié à la maîtrise du véhicule contrairement à l'expérience de Grégoire. Par exemple, conduire de nuit ou dans un lieu inconnu constitue une situation suffisamment contraignante pour que des acteurs signalent leur manque de savoir-faire.

L'extrait qui suit illustre typiquement ce point. L'interviewé refuse de rouler sur des routes qu'il ne connaît pas.

[Paul, 01/12/2004]

Enquêteur : Mais toi, tu es méfiant ?

Paul : Ce n'est pas forcément une méfiance parce que la voiture, je l'utilise quand je dois le faire. Mais, jamais je n'hésite à prendre la voiture. Mais, c'est vrai que lorsque si on est deux à pouvoir conduire ce n'est pas moi qui vais prendre le volant

Enquêteur : C'est parce que tu ne te sens pas à l'aise ?

Paul : Je ne suis pas à l'aise sur des routes que je ne connais pas. Si c'est un chemin que je connais, ça va. Mais, à partir du moment où je prends un chemin que je ne connais pas cela m'énerve vite parce que je trouve qu'il y a trop de choses pour mon petit cerveau à analyser sur la route lorsque tu conduis. Par exemple, trouver le chemin, de faire attention aux autres conducteurs... Donc, je préfère, voilà.

L'interviewé a d'ailleurs trouvé un moyen pour éviter de se trouver dans cette situation : il confie le volant, ce qui lui permet de se désengager. Au passage, notons qu'en devenant passager, il se déresponsabilise. Le rapport à la route ne lui pose plus de souci. Est-ce à dire qu'il confie au conducteur l'ensemble des responsabilités ? Nous reviendrons sur le rôle du passager sur lequel porte une partie de nos propositions.

Autre exemple, un interviewé raconte son refus de conduire la nuit.

[Marcel et Ginette, 24/01/2005]

Enquêteur : Ça vous arrive de conduire de nuit ?

Marcel: Non, plus maintenant. Enfin, lorsque l'on revient de quelque part le soir mais, si c'est en hiver, c'est la nuit mais, enfin, ce n'est pas des kilomètres et des kilomètres. Maintenant, et puis, c'est vrai que la vue commence à baisser un petit peu. Enfin, elle ne baisse pas mais l'éclairage des autres voitures m'éblouit plus qu'avant. Les phares me gênent plus qu'avant, alors qu'avant, cela ne me gênait pas du tout. Si je suis obligé de prendre le volant, je le prendrais mais sinon j'évite de rouler la nuit. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on est à la retraite, on n'est pas à une journée près. On prend son temps.

Comme on l'a vu précédemment avec Paul qui, dans certains cas, confie le rôle de conducteur à la personne qui l'accompagne, Marcel et Ginette ont adopté une solution qui va à l'encontre de l'optimisation du temps de trajet. Ici, le conducteur, même s'il nie en partie la diminution de certaines capacités physiques, a adapté son comportement en fonction de la gêne provoquée. L'exemple suivant intègre les deux arguments.

[Franck, 24/09/2004]

Enquêteur : Encore une question, les voyages de nuit ?

Franck : Ah ! Je déteste ! Je ne me sens pas bien la nuit, c'est-à-dire que pour moi, c'est vraiment détester quoi. C'est-à-dire que sur une autoroute ça va mais sur une Nationale, et pourtant, je ne sais pas, je suis un peu myope mais je me soigne. Mais j'ai l'impression de ne pas savoir anticiper. Une route, par exemple, que je ne connais pas, je n'arrive pas à évaluer si le virage est vraiment en épingle ou s'il est dangereux, si c'est un grand virage. Tu vois ce que je veux dire ou pas ? [...] Je trouve que la conduite de nuit, c'est un truc que je n'aime, vraiment, vraiment pas, quoi.

Enquêteur : Ça t'est quand même arrivé de conduire de nuit....

Franck : Ouais, mais je ne me sens vraiment pas en sécurité. [...] j'arrive après une conduite de nuit, j'ai mal au dos parce que je sens que j'ai stressé enfin voilà. Clairement, je n'aime pas ça. Et, des fois, ça m'arrive de jour, quoi. Comme quoi, quand même, je ne me sens pas totalement en sécurité.

Tout comme dans l'extrait précédent, l'interviewé aborde la question de la diminution des capacités physiques, en l'occurrence la vue. Il introduit ensuite un autre thème lié à la perception qui est celui de l'anticipation et sur lequel la question du handicap physique n'est plus centrale. Le fait de conduire de nuit pose le problème de perception de la dangerosité des virages. Il ne lui est alors plus possible de percevoir les signes qui organisent l'identification de la configuration que va prendre la route. Dans l'exemple suivant, on change de moyen de transport : la personne interrogée déclare ne pas maîtriser suffisamment le vélo pour pouvoir le pratiquer sans crainte mais introduit cette réserve sur ses capacités à partir d'une question relative à son expérience de piéton.

[Paul, 01/12/2004]

Enquêteur : En tant que piéton est-ce que tu exerces tes droits ?

Paul: Dans un premier temps, si je traverse un passage piéton, je me fais voir sans m'imposer. Et puis de toute façon, il faut absolument au moins mettre un pied sur le passage piéton pour avoir une chance que la voiture te laisse passer. Donc, il faut au moins avoir fait un pas même si tu ne commences pas à traverser complètement, il faut être sur la route pour pouvoir traverser. Car sinon, si tu restes sur le trottoir tu as peu de chances de passer. Et c'est pareil en vélo. Mais le peu que j'en fais. Là, je ne supporte pas la route le peu que j'en fais en vélo. C'est une des choses qui font que je n'aime pas faire du vélo dans la région, c'est que peut-être sur la route en vélo, je trouve ça dangereux. Bon, c'est peut-être aussi parce que je ne maîtrise pas complètement le vélo.

D'une part, la difficulté éprouvée pour pratiquer le vélo est liée aux comportements des automobilistes. En effet, Paul construit son raisonnement en partant de l'état de piéton qui, pour affirmer sa volonté de traverser la rue, est obligé d'empiéter sur un espace relativement plus dangereux, en franchissant le trottoir d'un pas. Son observation tend à montrer que son manque de compétences est alors lié, non pas à la maîtrise du vélo, mais davantage à son manque de maîtrise dans un environnement peu sécurisant. D'autre part, l'emploi du marqueur « complètement » permet de faire l'hypothèse que l'interviewé exige de dominer totalement son engin pour pouvoir l'utiliser sur la route. Ainsi, par déduction, ce raisonnement pourrait conduire à penser que cette personne contrôle « complètement » son automobile lorsqu'il l'utilise dans l'espace public. De fait, en montrant qu'il est conscient de certaines lacunes à vélo, -que nous pourrions qualifier de secondaires-, il semble renforcer sa conception d'être un automobiliste « complet ». On pourrait juger que de telles postures rendent manifeste une subjectivité peu en prise avec la réalité de la route, marquant encore plus la défiance de l'observateur vis-à-vis des expériences personnelles. Or, elles reflètent plutôt la nécessité pour les personnes de se référer à des états différents et de changer de mode d'évaluation selon les milieux et les dispositifs. C'est donc bien la présence d'un travail continu sur ses propres aptitudes qui est rendue visible ici. Et cette contrainte n'est pas subjective : *elle fournit l'espace des possibles nécessaires à l'expression de la subjectivité.* Mais pour convaincre ceux qui refusent d'accorder un statut positif aux formes de l'expérience, il nous faut poursuivre l'enquête au cœur des entretiens.

Une partie du soupçon engendré par les variations sur le sens du danger provient du changement d'échelle produit par la voiture. On parle plus facilement de la voiture en la détachant de sa personne que de son expérience de piéton, de cycliste ou même de motard. La voiture a donné lieu à un plus grand travail d'objectivation, de sorte que les usagers de la

route semblent ne faire aucun travail réflexif sur leurs compétences lorsqu'ils sont à bord de leur véhicule. Cette certitude se manifeste malgré tout assez rarement, comme par exemple dans ce trait : « *Le seul endroit où je suis sûre de moi c'est sur la route* » [Annette, 07/02/2005].

Pourtant, si les uns évitent de rouler dans certaines circonstances pour éviter de se mettre en danger ou d'imposer des risques à autrui, et si d'autres estiment à l'inverse être de parfaits conducteurs, d'autres interlocuteurs organisent l'essentiel de leur récit à partir du constat que certains – une partie des « autres » – ne savent pas conduire.

Puisque les conducteurs ne sont pas parfaits, regardons comment les acteurs identifient les compétences des autres, en relevant les signes perceptifs utilisés pour évaluer le « niveau » des autres usagers. Comment s'organise le discernement des insuffisances et des défauts de conduite ? Il n'est pas révolutionnaire de penser que pour conduire il est nécessaire de lire et traduire les signes présents dans l'environnement et en particulier le mouvement des autres dans l'espace. Selon Christiane [26/09/2004], « *sur autoroute, quand on doit dépasser, j'aime bien contrôler ce que font les autres. Ça aussi, ça demande d'anticiper* ». Expérience commune à travers laquelle les personnes tentent de réduire l'aléa qui fait vivre les assureurs en portant son attention sur les automobilistes traités ici comme des obstacles ou des mobiles sur lesquels on doit garder le contrôle. La nécessité de contrôler l'autre a néanmoins ses limites puisqu'on ne peut être absolument assuré d'une réaction des tiers, compte tenu de la faiblesse des outils de communication entre les usagers, supposés se comprendre à partir de signes non verbaux, qui ne sont pas toujours sans équivoque³⁹. Même lorsque la personne envisage de repérer toute anomalie comportementale, en usant d'une forme basique de béhaviorisme, cela suppose qu'elle a auparavant construit un dispositif lui permettant de valider ses indices (percepts) et de les rapprocher des catégories de jugement appropriées (concepts).

L'expérience d'un autre automobiliste vient enrichir ce point de vue puisque l'interviewé avait repéré chez les autres automobilistes un certain nombre de signes lui permettant de les ranger dans une catégorie intitulée les « conducteurs douteux », ce qui ne l'a pas empêché d'avoir un accident.

[Nicolas, 15/07/2005]

C'est quelqu'un qui m'a tiré sur le terre-plein central. Quelqu'un qui ne devait pas être bien net. [...] Au moment où je l'ai dépassé, il était sur la voie de droite [...]. Il m'a serré sur le terre-plein central. Et moi, j'ai essayé de l'éviter pour qu'il passe devant moi. Au final, il m'a tapé. J'étais quand même à plus de 110km/h même après avoir freiné. Mais, la voiture qui m'est rentrée dedans, elle a freiné et elle s'est cassée. Elle n'a pas cherché à comprendre. Enfin, ce n'était pas une voiture nette, ou la personne qui l'a conduisait n'était pas nette, ou bien la voiture était volée ou je ne sais pas quoi. C'était déjà assez suspect. Je l'avais vu. Je l'avais vu déjà avant de le doubler. Le mec faisait un peu des zigzags, il ne roulait pas bien droit. [...] J'ai hésité avant de le doubler mais au moment où je l'ai doublé, il s'était calmé. Disons qu'il roulait droit. Donc, je me suis dit : « je vais le doubler. Je mets bien mon clignotant, j'accélère pour ne pas que le dépassement soit trop long ». [...] [Depuis cette

³⁹ Par exemple, le Code de la route spécifie qu'avant de doubler et avant de se rabattre il faut avoir vérifié que les véhicules qui suivent ont parfaitement saisi la manœuvre. Un regard dans le rétroviseur ne suffit pourtant pas toujours, cela va parfois très vite et d'autres éléments peuvent surgir dans la scène. La règle édictée comme telle est inapplicable sans un long apprentissage au déchiffrement des signes tangibles du comportement intelligible d'autrui.

expérience], je me méfie des gens qui ne roulent pas droit [rire] mais de toute façon il peut arriver tellement de choses sur la route. C'est rester vigilant tout le temps.

Le conducteur du véhicule organise les indices et les signes pour rendre lisibles les comportements des autres, un indice fort étant par exemple l'état du véhicule qui peut porter des stigmates et laisser supposer un « comportement anarchique ». Dans la scène décrite, le conducteur décide de ne pas franchir l'obstacle. Dans un second temps, il se résout à outrepasser la difficulté car il constate un changement d'attitude chez l'autre conducteur. Pour le doubler, il emploie la manière préconisée dans le code de la route. Il applique la manière la plus sûre pour réaliser un dépassement. Malheureusement, du point de vue de la personne interrogée, les intentions de l'autre conducteur n'étaient pas claires. Et c'est précisément sur les intentions que ce cas de figure nous permet de rebondir.

Un concept repris par Goffman aux éthologues éclaire la question de l'intentionnalité qui est au cœur des opérations interprétatives développées par les personnes en contexte. Goffman dans son ouvrage sur la mise en scène de la vie quotidienne parle de « parade d'intention » (*intention display*) à propos des interactions entre individus et notamment entre les piétons. Selon lui, en éthologie, « par cette préfiguration gestuelle de ce qu'il engage à faire, l'individu se transforme en quelque chose que les autres peuvent déchiffrer et prédire ; [...] le trajet qu'il indique est perçu comme une menace, mais non comme un défi -, il devient quelque chose à quoi les autres peuvent s'adapter sans attente d'amour propre »⁴⁰.

Les signes que les acteurs perçoivent pour anticiper le comportement susceptible d'être adopté par tel ou tel usager peuvent être associés à la préfiguration gestuelle de Goffman. Lorsque les acteurs sont enfermés dans leur véhicule il leur est assez difficile de déterminer l'intentionnalité des autres, n'ayant guère accès à la position du corps, au déplacement des bras, au mouvement du buste ou des hanches, à la signification du regard ou aux éventuelles récriminations orales – le conducteur étant souvent pris par le soliloque, ce qui surprend parfois ses passagers qui n'ont pas les mêmes prises sur le cours d'action. La surinterprétation (on impute une intention alors qu'il n'y en a aucune), la prise en compte tardive ou l'erreur de cadrage sont des expériences courantes qui ne font pas toujours l'objet d'une réflexivité et d'une discussion avec un tiers.

Soit une illustration de ce qui pourrait caractériser la parade d'intention qui permet au conducteur de déterminer le niveau de pratique d'un autre conducteur.

[Pierre, 01/02/2005]

Pierre : C'est vrai qu'il y en a qui sont gauches quand ils conduisent. C'est inimaginable. Parfois, on anticipe. On se dit que c'est un chauffeur du dimanche. [...] C'est-à-dire quelqu'un qui sort uniquement le dimanche, ou de temps en temps, le week-end pour aller faire des courses, des trucs comme ça. On le voit tout de suite, au comportement. Ils ne conduisent pas pareil. [...] Par exemple, quand les gens vont en vacances. Moi, je vais en vacances en Normandie. Je prends l'autoroute. Quand je roule, je sais à qui j'ai affaire. Je n'ai qu'à rester derrière et à observer, je peux vous dire ou non. Je peux faire la différence entre quelqu'un qui roule constamment et quelqu'un qui roule rarement. La voiture est tout le

⁴⁰ Goffman, E., (1973), *La mise en scène de la vie quotidienne, Les relations en public*. Tome II. Editions de minuit. p. 26.

temps en train de se déplacer, la vitesse n'est pas la même, on accélère, on décélère, on passe à droite, on passe à gauche, on flotte.

La personne évalue le niveau de compétence des autres conducteurs à partir du déplacement des véhicules sur la route. Ainsi, une bonne conduite sur la route consisterait à ne subir aucune variation, ce qui évoque, en quelque sorte, l'idéal type du pilotage automatique qui renvoie à un resserrement des seuils décrits dans la partie théorique avec suspension de la délibération. Mais quittons un instant les automobilistes pour nous intéresser à des cyclistes. Lors des entretiens réalisés avec Xavier et Annette la question de l'anticipation surgissait fréquemment. Etant des usagers plus vulnérables, l'anticipation joue un rôle quasiment vital pour les cyclistes. L'aperçu qui suit prend appui sur une discrimination du type de conducteurs, à l'image des extraits étudiés ci-dessus.

[Xavier, 22/03/2005]

Xavier : [Les automobilistes parisiens contrairement aux habitants de province] envisagent le fait qu'à droite ou à gauche il peut y avoir un vélo, ils contrôlent dans les rétros.

Enquêteur : Comment tu t'en rends compte ?

Xavier : C'est assez difficile à dire, ça se sent... des trucs que tu vois. Le placement de la voiture par exemple. Le mec, il va se mettre à droite par exemple, il vient de te doubler et ne va pas anticiper le fait est que tu vas repasser sur la droite parce qu'il est arrêté à un feu. Et donc il va se rabattre. C'est très bien, il respecte le code de la route et tout ce que tu veux mais ça, ce sont des trucs typiques. Tu sens que la façon dont il tourne et son placement tu le ressens. Les parisiens ne mettent pas aussi de clignotants mais, - comment dire ? -, ils ne conduisent pas exactement pareil. C'est lié à deux facteurs : d'une part, souvent ils ne savent pas où ils vont. Tu sens l'hésitation, tu sens que le mec ne sait pas où il va. Tu ne sais pas s'il va à droite. Tu sens qu'il ne se place pas de la même façon. Ça, ça se voit. Après, tu as l'effet téléphone portable, - qui a plutôt un autre effet -, qui joue aussi. Ça, c'est vrai [...] en tant que cycliste rapide en particulier, c'est le truc à repérer. C'est-à-dire que si tu ne veux pas avoir d'accident, il faut être extrêmement vigilant, et donc anticiper. Il faut faire deux choses : être clair par rapport aux directions où tu vas par rapport aux autres usagers, et en particulier les automobilistes, il y a aussi les motos. Il faut être clair parce que quand tu veux aller tout droit et qu'il y en a un qui tourne à droite, il faut te décaler au plus vite, le plus tôt possible. [...] Tu te décales sur la gauche pour aller tout droit. Parce que comme ça le mec, physiquement, il pourra toujours te faire une queue de poisson mais ce sera de plus en plus difficile. Il aura intérêt à passer à droite et puis, s'il n'est pas complètement bigorneau, il va comprendre que tu ne vas pas à droite. Ça, c'est important. [...] Symétriquement, c'est d'apprendre très vite à voir où vont les mecs et s'ils le font et de voir ce que tu ne peux pas savoir ce qu'ils vont faire. Donc, ceux-là, tu ne les doubles pas par la droite, sauf s'ils sont à l'arrêt. En situation de circulation, pour caricaturer, l'exemple typique, un mec qui n'est pas bien passé, qui n'est pas 75, qui n'a pas de clignotants, qui ne va pas vite, tu ne le doubles surtout pas. Surtout pas, tu restes derrière. Et si vraiment il ne va pas la vite et que tu peux, tu déboîtes sur la gauche et tu laisses de la marge.

Pour prolonger autour de la parade d'intention, on peut noter que l'interviewé distingue deux principes que le cycliste doit impérativement appliquer. Premièrement, il s'agit d'identifier l'intentionnalité des conducteurs. Comme nous avons pu le décrire avec les extraits précédents pour les conducteurs, les cyclistes doivent construire un dispositif leur permettant d'anticiper efficacement le changement de comportement des autres usagers. Deuxièmement, en reprenant les termes de Xavier, il s'agit d'être clair par rapport aux directions que le cycliste souhaite suivre d'une part, et par rapport aux autres usagers de la route d'autre part. Ainsi, la parade d'intention est à double sens : percevoir ou anticiper les intentions des autres, montrer clairement les siennes.

Le fait de rendre perceptibles ses intentions sur la route est donc jugé primordial pour les cyclistes. Chez les automobilistes, à l'image de l'expérience de Nicolas, montrer son intention nécessite l'usage d'artefacts tels que le clignotant. S'il est peu employé selon ce cycliste, il est néanmoins possible de connaître les objectifs des conducteurs parisiens parce qu'ils ont développé au fil des années une conduite qui prend en compte le fait qu'un type d'usagers plus fragiles pouvait évoluer dans le même espace. Pour clore ce point sur la perception des signes dans l'espace routier ou l'espace urbain, on peut s'appuyer sur l'expression d'une des personnes interrogées.

[Maryse, 31/07/2005]

Il y avait un camion devant moi, et ce camion était quasiment à l'arrêt sur autoroute. [...] Je n'avais pas eu la sensation visuelle qu'il n'avancait pas. Je ne le voyais pas ne pas avancer. Donc, je me suis déportée au dernier moment et donc c'est ce qui fait aussi que la prudence c'est aussi ça : c'est me donner les moyens de réagir.

Les troubles perceptifs produits par la conduite ordinaire, qui confinent parfois à l'hallucination du fait de la projection d'attentes représentationnelles, ont mis cette conductrice dans une configuration cognitive dans laquelle elle ne peut pas concevoir qu'un véhicule soit arrêté sur une autoroute. Comme elle le souligne, elle n'avait pas eu « la sensation visuelle qu'il n'avancait pas ». Elle « ne le voyait pas ne pas avancer » ce qui sous-tend également qu'il était possible qu'elle puisse ne pas distinguer qu'il avançait nécessairement. La perception qu'elle s'est efforcée d'établir l'a conduite à produire elle-même la sensation de mouvement du véhicule qui la précédait.

Une importante proportion des accidents graves sur autoroute est liée au fait que les voitures viennent s'encastrent les unes derrière les autres, bien après l'accident initial, lequel peut même être mineur a priori. Les accidents sont liés à un défaut de basculement du mode de perception : lorsque tout est « stable » – ce qui est une illusion puisque tout est en mouvement – une représentation s'installe qui annihile en quelque sorte la perception sensible et le réflexe vient se loger dans les plis de la perception, dans un reste de vigilance sans lequel le conducteur est en effet comparable à un automate visuel⁴¹. L'enjeu est donc une sensibilisation accrue des acteurs aux contraintes écologiques de l'identification d'autres types de signes perceptifs, susceptibles d'annoncer le danger.

⁴¹ Sur la notion de pli conçue, à partir de la philosophie deleuzienne, comme un point d'inflexion du travail perceptuel produit de manière continue par l'activité de veille, voir de nouveau Bessy C., et Chateauraynaud, F., (1995), *Experts et faussaires : pour une sociologie de la perception*, Paris : Métailié, .

Les pratiques prohibées peuvent s'avérer nécessaires pour maîtriser son véhicule dans des circonstances extrêmes, ce qui a des répercussions sur le comportement individuel également. Ainsi, la recherche de limites paraît être un ensemble articulé autour de trois pôles : « moi », « mon véhicule », et « ce qui gravite autour ».

Apprentissage continu et auto-apprentissage

Lorsque nous abordons l'apprentissage lors de nos entretiens, les interviewés font référence à des formes d'apprentissage relativement spécifiques. En effet, certaines personnes ont suivi d'autres types de leçons afin d'apprendre à mieux maîtriser la conduite de leur véhicule. Généralement, les leçons sont dispensées par un des parents, un oncle.... Cela se déroule quasiment systématiquement de la manière suivante :

Le patriarche constate que le conducteur novice a un défaut dans sa conduite. Cela donne lieu à un sermon qui n'est pas contesté, mais approuvé comme une vérité. Le maître improvisé « prend en main » l'éducation du novice. Les leçons de l'auto école deviennent alors obsolètes.

[Annette, 07/02/2005]

Je me souviens, quand mon père a commencé à m'apprendre à conduire, puis mon oncle, tout ça dans la diane de ma mère. Mon oncle, à un moment, a repéré que je manipulais mal le volant. Il m'a amenée sur un parking de grande surface. Ce n'était pas une voiture à doubles commandes de l'auto-école, il avait les pieds sur l'accélérateur et le frein, et moi je manipulais le volant. Moi, j'ai enlevé mes pieds autant que je pouvais, et lui appuyait comme un fou, je veux dire une bonne petite allure. C'était sur un parking donc il n'y avait pas trop de dangers. Je tournais dans tous les sens, et il m'a appris comme ça à manipuler le volant. C'est génial.

Enquêteur : ça t'a appris à mieux manipuler le volant ?

Annette : Je ne me souviens pas comment j'étais avant avec ce volant. Lui, il a décrété que je l'utilisais mal, et ensuite je ne me suis jamais sentie mal avec un volant de voiture. Si, lorsque tu passes du volant de la 2 CV à celui de la Micra, à je ne sais plus quelle voiture, à une direction assistée, tu as des différences.... Par exemple, pour te garer en deux chevaux, il te faut un petit peu d'huile de coude.

En voici un autre exemple typique :

[Vences, 26/09/2004]

Enquêteur : C'est ton père qui t'a appris à conduire alors ? Ce n'est pas l'auto école ?

Vences : Non, l'auto école, j'ai même eu mon permis mais je ne savais pas du tout conduire quand j'ai eu mon permis. [...] Coup de cul, méchant coup de cul. Franchement, je conduisais vraiment comme un porc. Je n'avais aucune maîtrise de rien, je conduisais très mal.

Enquêteur : Tu t'es présenté au permis en te disant : « je ne sais pas conduire » ou tu pensais conduire ?

Vences : Non, non, non, c'est quand je l'ai obtenu, mais mon père a fait comme si j'avais la conduite accompagnée quand j'avais mon permis. Parce que lui, il savait bien que je conduisais mal. Il a même été le premier étonné qu'ils m'aient donné mon permis. Non, non, moi c'était plus pour apprendre, à vraiment conduire, parce qu'à l'auto école, ils ne t'apprennent pas à maîtriser une bagnole. Ils t'apprennent les principes de base : regarder dans les rétros, ce genre de choses. Enfin, si on fait conduite accompagnée on peut, parce qu'avec le nombre de kilomètres... On peut commencer à avoir les bons réflexes. Il n'y a que les kilomètres qui font ça, enfin.... Apprendre c'est bien mais pour avoir le reste il faut avoir l'expérience.

Dans cet extrait, l'interviewé reporte sur son père toute la charge de son éducation au volant. Il ne juge pas l'examen mais fait confiance à son père lorsqu'il lui dit qu'il n'a pas les compétences pour conduire. Il continue en disant que l'expérience est la seule à garantir un enseignement efficace. D'ailleurs, on retrouve à maintes reprises dans le corpus l'idée selon laquelle la pratique permettrait non seulement de ne pas oublier l'essentiel mais également de se perfectionner.

Parmi les personnes que nous avons interrogées, une monitrice d'autoécole ne tient pas ce même discours par rapport à l'apprentissage autonome.

[Alexandrine, 30/09/2004]

Enquêteur : [...] Est-ce que tu intervins dans la conduite de ton frère ou d'autres gens ?

Alexandrine : J'interviens si on me le demande.

Enquêteur : On te demande ?

Alexandrine : On me demande, oui...Parce que je suis monitrice d'auto-école. Donc, voilà, c'est pour ça. C'est le premier diplôme que j'ai eu, le monitorat d'auto école. Donc, tu es tombé sur la bonne personne, mais je ne voulais pas trop en parler parce qu'il y a trop de choses à dire. Mais je vois effectivement même quand je suis passagère, je regarde les autres conducteurs. Quand je suis passagère, et effectivement, les mains à l'intérieur du volant, les pouces à l'intérieur du volant, pas de contrôle rétro. Il n'y a rien. Il y a tout à revoir en fait, pratiquement. Les gens oublient vite. Les ronds-points, on n'en parle pas et voilà mais bon... S'il y a tout à refaire, ça sera beaucoup trop long, beaucoup trop d'énergie.

2. Les objets, supports de l'action et du jugement

La présence des signes et des objets dans l'environnement est une médiation cruciale dans la production et l'aménagement des passages entre expériences et jugements⁴². Par objets, nous

⁴² On retrouve ici la problématique, déjà ancienne, de l'écologie cognitive qui considère qu'une grande partie des opérations ordinairement attribuées à des actes mentaux reposent sur la manière dont les objets extérieurs fournissent des saillances, des repères ou des appuis aux personnes, y compris et surtout pour la coordination

entendons l'ensemble des dispositifs « non humains » (ce qui ne veut pas dire « non faits de main d'homme » mais détachés et détachables des personnes et des groupes et présents physiquement dans l'environnement), susceptibles de cadrer, informer, accompagner ou modifier le comportement des acteurs. Avec une telle définition, le recrutement des entités est vaste et fort hétérogène. L'expérience de la route est de ce point de vue une expérience perceptuelle intense car elle mêle constamment des opérations de reconnaissance (recognition) et des surprises, les mondes d'objets ayant de multiples « airs de famille » et manifestant en même temps des singularités ou des bizarreries qui font l'objet d'un travail de sélection et d'appréciation : « *habituellement les coudes (accès d'autoroute) sont plus ouverts, ils l'ont fait trop serré ici et la vue plongeante sur l'autoroute en dessous est troublante* ».

Un objet peut susciter un changement dans le comportement dès lors qu'il est activé par une personne ou parce que celle-ci doit l'incorporer dans son espace corporel, ne serait-ce que par la perception visuelle, qui est la perception à distance par excellence bien que l'ouïe puisse aussi informer sur des événements éloignés⁴³. On peut ainsi agir sur certains objets qui incitent à changer de comportement. Dans les descriptions et les analyses que produisent les acteurs, les conséquences des actes sont envisagées ou rendu perceptibles en fonction de la présence ou non de certains objets dans l'environnement. Cet élément est important puisqu'il est au cœur de ce qui va, ou non, former le sens commun des acteurs : une personne va par exemple juger suffisant le fait de savoir qu'un objet entraînera normalement un changement ou une adaptation dans le comportement des autres usagers, ce qui permet d'adapter ou de coordonner des actions sans avoir besoin d'explicitier ou d'interpréter le sens de la situation. On peut distinguer les cas où les situations sont fortement encadrées et définies par des dispositifs d'objets – par exemple une barrière de péage à l'entrée ou la sortie d'une autoroute – et celles où les personnes doivent inventer des repères au coup par coup en triant les saillances rendues disponibles dans l'environnement, lequel peut être extrêmement hétérogène ou perturbé (cas d'intempéries par exemple).

« Prenons l'exemple du « gendarme couché ». Si je vois que vous ralentissez à l'approche d'une école, je vous félicite à la fois pour votre civisme et votre altruisme. Vous avez observé l'injonction du code qui vous demandait de ne pas dépasser trente à l'heure et fait passer la sécurité des bambins avant vos propres urgences. Or, je m'aperçois que votre voiture, au passage de l'école, est secouée par un soubresaut. Intrigué, je regarde vers le sol et je comprends que je m'étais trompé. Vous avez bien ralenti, épargnant aux chères têtes blondes le danger de vous voir débouler à cent vingt, mais c'est parce que deux ralentisseurs alignés vous ont forcé à lever le pied afin d'épargner, non pas les écoliers par altruisme, mais vos amortisseurs par égoïsme ! »⁴⁴

Cette situation décrite par Bruno Latour est assez communément partagée. Nous en faisons l'expérience autour de nous chaque fois que nous nous déplaçons en tant que piéton, ou à bord d'un véhicule, et le script utilisé par l'auteur résume assez fidèlement l'impact de la présence d'objets dans la conduite des acteurs. Le radar automatique est, dans les débats, - comme a pu

des actions en situation complexe et mouvante. Voir les travaux publiés dans *Les objets dans l'action, Raisons pratiques*, Paris, EHESS, 1993.

⁴³ Pour une économie de la perception détachée du cognitivisme et rendue compatible avec la sociologie, voir Bessy C., et Chateauraynaud, F., (1995), *Experts et faussaires : pour une sociologie de la perception*, Paris : Métailié.

⁴⁴ Latour B., (1993). *Petites leçons de sociologie des sciences*. Eds. La découverte. p. 8.

l'être l'alcotest à une autre époque -, un de ces objets, véritables dispositifs intentionnels visant à réduire l'initiative personnelle en la transformant en résignation ou en soumission.

La plupart des automobilistes interrogés considèrent qu'ils respectent le code de la route, surtout en agglomération. A l'inverse, les cyclistes et les usagers plus vulnérables ne font pas ce constat. Ils qualifient les automobilistes comme des êtres « dangereux » parce qu'ils ne respectent pas certaines règles élémentaires de « bonne conduite », comme le fait de ne pas enclencher leur clignotant ou de ne pas vérifier la présence ou non d'un véhicule, – et notamment d'un cycliste –, dans l'angle mort de leur rétroviseur autre objet décisif dont l'usage donne lieu à des variations considérables.

Tout comme Bruno Latour⁴⁵, on note, à partir des entretiens, que les usagers ne changent pas leurs comportements uniquement par « égoïsme » mais bien parce que les contraintes morales et/ou légales trouvent une forme de concrétisation solide dans des dispositifs socio-techniques, dont la conception, l'installation et l'entretien font l'objet de nombreuses discussions souvent invisibles car confinées dans des milieux d'experts : de ce point de vue, la multiplication des débats remet ces objets collectifs dans des arènes plus ouvertes où peuvent surgir des expériences, des arguments et des connaissances alternatives⁴⁶.

Latour cherche surtout à faire l'économie de toute psychologie morale : si dans certaines circonstances, les automobilistes adoptent le comportement adéquat pour ne pas mettre la vie des usagers vulnérables en danger, ce choix, finalement essentiellement négatif, puisqu'il s'agit d'une « non-transgression », est largement incité par la technique. Ainsi, par exemple, les aménagements, tels que les pistes cyclables permettent de minimiser les risques encourus pour un usager vulnérable. Les objets ne distribuent pas de points de moralité mais inscrivent les individus dans des flux différents. Dès lors, les objets attribuent des fonctions aux espaces dissemblables. C'est la ségrégation spatiale des fonctions. Les plis collectifs ainsi créés produisent des comportements en mode automatique en liant intimement, dans la matière, les aspects fonctionnels et les dimensions « culturelles ».

D'après l'analyse informatique du corpus d'entretiens, Xavier est l'interviewé qui fait le plus allusion aux aménagements. Il organise en effet son argumentaire autour de la distribution spatiale des fonctions pour ensuite définir l'apprentissage des codes de la route par les acteurs comme un processus à long terme (qu'il mesure en décennies).

[Xavier, 22/03/2005]

Xavier : Je pense à un endroit comme le boulevard circulaire de La Défense qui est une espèce d'autoroute urbaine. Apparemment, ils sont en train de faire une piste cyclable dessus. Là, je pense que ça va radicalement changer le comportement des automobilistes. Enfin je crois, il y a tellement de voies. Ça va changer le sens de ce boulevard. C'est ça l'idée. L'expression « changer le sens de ce boulevard » est centrale. Elle ne veut pas dire que le sens de circulation du boulevard va être inversé, ni que la circulation y sera dénuée de règles. Le changement de sens entraîne une dynamique qui correspond moins à un comportement

⁴⁵ Latour B., (1993). Les cornéliens dilemmes d'une ceinture de sécurité. In *Petites leçons de sociologie des sciences*. Eds. La découverte. pp.25-32.

⁴⁶ On s'approche alors de la forme supposée idéale en démocratie scientifique et technique du « forum hybride » décrite et prescrite in Lascoumes P., Callon M., Barthe Y., (2001), *Agir dans un monde incertain*, Paris, Seuil.

individualiste qu'à une mise en perspective de son propre point de vue. L'expression révèle l'interchangeabilité des rôles des acteurs. Les automobilistes ne se considéreraient plus seulement sur du bitume mais au milieu d'un cadre qui les invite à s'y projeter. De fait, il s'agit de s'identifier à un piéton, un cycliste ou un usager de la route parmi d'autres et de considérer qu'ils sont privilégiés d'un point de vue de la sécurité. [...] Alors, il y a un autre exemple qui est en expérimentation à Paris et qui se développe peu à peu dans plein de villes. Ce sont les contresens cyclables. [...] C'est-à-dire que tu fais des sens interdits et tu mets « sauf cyclistes ». Ça c'est absolument génial. Voilà un aménagement qui ne coûte rien parce qu'en fait tu n'as pas le marquage au sol ou un tout petit marquage au sol. Un pot de peinture, ça ne coûte rien. Tu as un panneau « sauf cycliste ». Ça a des effets absolument géniaux. [...] Tu fais ça dans à peu près toutes les zones à 30. Tu diminues la vitesse des voitures. Tu n'as pas d'accidents générés. Tu favorises le vélo. C'est extraordinaire. À Colombes, par exemple, ils en ont fait partout depuis 10 ans et il y a zéro accident. Tu vois ? Tu pourrais dire : « Les vélos en face, c'est de la folie ! C'est une catastrophe ! » En fait, c'est le contraire. [...] C'est-à-dire que le mec ralentit et il fait gaffe.

Les usagers, tel Xavier, expertisent et développent leur esprit critique en prenant appui sur les aménagements publics. Associant la solution qu'il préconise à sa maturité de cycliste, il entend montrer que des modifications sont possibles sans gros efforts (financiers et matériels) pour améliorer le cadre de vie des riverains, des cyclistes, et dans une certaine mesure des automobilistes.

La conformité aux normes, codifiées par les règles du code de la route, est supposée permettre la coordination des actions de l'ensemble des acteurs de la route en leur fournissant des repères collectifs détachés des intérêts et des réinterprétations en situation. Néanmoins, cette notion de conformité engendre parfois des tensions ou des réticences qu'il est important de mettre au jour et de comprendre. Dans l'exemple qui suit, la personne interrogée qui n'a pas de permis de conduire, construit son argumentaire autour de l'idée qu'apprendre le code de la route revient à se conformer à une norme très particulière.

[Constance, 15/03/2005]

Enquêteur : Tu as le permis ?

Constance : Non, je n'ai pas le permis.

Enquêteur : Tu l'as déjà tenté ?

Constance : Le code ?... La question du code est intéressante. Moi, je n'ai pas le temps de me consacrer au code. Je n'ai pas le temps de me consacrer au code et puis, ça ne m'intéresse pas. Car c'est apprendre bêtement. En fait, je ne suis pas motivée. Les adolescents qui passent le code sont motivés. [...] Deuxièmement, j'ai constaté qu'il y avait un petit côté borné. J'ai constaté qu'il y avait des choses qui n'étaient pas logiques dans le code. Tout n'est pas très logique dans le code, tout n'est pas très clair. On a chacun sa logique. Moi, je ne trouve pas ça forcément logique. Le code, n'est pas toujours très bien fait. Il y a des erreurs, il y a des choses qui ne sont pas très utiles, il y a des choses qui sont

désopilantes. Moi, je me pose des questions, je vais peut-être relever des questions que peut-être d'autres ne vont pas relever.

Enquêteur : Tu peux donner des exemples ?

Constance : C'est très difficile ! Il y a des choses que j'apprends par cœur. Ça n'a rien à voir. Mais il y a des choses que je ne relève pas parce qu'il y a des choses que je ne voulais pas apprendre. Mais, ça c'est moi qui suis comme ça. Est-ce que c'est parce que j'ai toujours eu une approche philosophique, vraisemblablement. Oui, je relève des choses que ne vont pas relever certaines personnes. Ça, c'est propre à moi. 80 % des gens qui le passent l'ont, pas moi. Je ne fais pas partie de ces 80 %. Alors forcément, ça.... Je ne risque pas de l'avoir. Je ne rentre pas dans la catégorie des 80 %. Il y a des choses que je n'arrive pas, je ne rentre pas dans le moule. Moi, je constate que ce sont les jeunes qui le passent. Ce sont les jeunes qui ont le code mais le cas des très bêtes. Donc, du coup effectivement, il faut rentrer dans la norme. Exemple, quand il faut laisser la priorité, ça je l'ai compris je l'admets, lorsqu'il faut laisser la priorité aux gens qui arrivent....

Si le permis est considéré comme une simple formalité chez de nombreuses personnes interviewées ; il donne néanmoins accès à de nouvelles possibilités. Il est vécu comme un opérateur de "possibilisation", d'ouverture d'avenir. Cependant, notre grille d'entretien ne cherche pas la manière dont les individus qualifient l'épreuve elle-même de l'examen. Nous avons seulement cherché à recenser la manière dont le permis de conduire pouvait être qualifié. Ce travail consiste également à repérer le contraste entre le formalisme qu'il suggère et l'appréhension qu'on lui confère.

[Annette, 07/02/2005]

Annette : L'auto-école ? J'estime qu'on apprend à passer le permis ce qui n'a rien à voir avec conduire.

[Marcelline, 21/01/2005]

Enquêteur : Qu'est-ce qui vous plaît dans la conduite ?

Marcelline : Je pense que c'est une forme de liberté. Quand, vous commencez à conduire c'est une liberté. Ensuite, on l'oublie. Mais, je pense qu'au départ c'est la liberté. Moi, je me souviens, j'ai passé mon permis, c'est idiot, mais nous arrivions de Paris, on a acheté à la campagne, à une vingtaine de kilomètres d'ici. J'avais deux jeunes enfants, j'ai passé mon permis 15 jours avant mon déménagement. Pour aller chercher ma baguette de pain, c'était 1,5km à pied avec les gamines. J'avais mon permis, je les emmenais à l'école. Pour moi, c'était la liberté.

Contrôler les risques

Les leçons de conduite préparant à l'examen du permis de conduire ne permettent pas d'appréhender toutes les formes de vigilance possibles. Les leçons vont permettre de répondre aux exigences qu'imposent la signalisation ou l'attention à des points essentiels comme la distance de sécurité. Mais contrôler l'ensemble des aléas tout en étant totalement disponible paraît impossible lorsque l'on conduit un véhicule. Le conducteur est amené à se doter d'une vigilance sélective. Il ne s'agit pas pour autant de concevoir l'aléa comme un événement

ingérable. Plusieurs personnes pensent qu'il est possible de sensibiliser les conducteurs grâce à des formes particulières d'apprentissage afin qu'il puisse maîtriser plus facilement certains comportements et maîtriser un peu mieux son véhicule au gré des épreuves. Le guidage lors des premières expérimentations permet d'appréhender certaines épreuves tangibles de la route. C'est en cela que la transmission de connaissances semble essentielle de ce point de vue. Dans les entretiens, le moniteur d'auto-école a un rôle spécifique qu'il ne faut pas nier ou dénigrer mais il n'est pas le seul à garantir un enseignement efficace. Si les personnes que nous avons interviewées relatent le fait que les leçons de conduite paraissent inutiles c'est simplement parce qu'ils estiment que l'apprentissage pêche par une forme d'irréalisme.

La prévention qui ne fonctionne pas : « on roule et 5 mn après on oublie. »

Les événements marquants tels que les accidents n'entraînent pas systématiquement de changements de comportement, notamment lorsque les conducteurs sont spectateurs d'un accident de la route. L'image choquante agit sur le conducteur mais seulement pour une durée relativement courte.

[Alexandrine, 30/09/2004]

Alexandrine : Comme d'ailleurs les accidents sur la route, sur les autoroutes, quand tu vois les blessés, les pompiers, les gendarmes et tout et tu vois un cadavre au bord de la route. Sur le coup, ça te fait peur, tu ralentis, tu lèves le pied, l'accélérateur, mais quelques heures après tu n'y repenses plus. Ça entre et ça ressort aussitôt de ta tête, de ta mémoire.

[François, 07/12/2004]

François : Arrive [à la suite d'un accident de la route] un motard qui ne comprend pas ce qui se passe, de l'autre côté. Il se viande et sa jambe reste coincée. Moi, je n'y connais rien, je ne suis pas secouriste. Je dis : « on ne va pas le laisser sur le bord de la route ». Là, une nana dit : « ne le touchez pas si vous n'êtes pas secouriste! » « Attendez ! On ne va pas le laisser au milieu de la route, si une voiture arrive !! » On a tiré le motard. Il a eu une jambe cassée, mais bien cassée. Ça c'est marquant parce que c'est épique mais ça ne change pas ton comportement. Il y a plein de causes étrangères : le gel, les gens un peu ..., la nana complètement torchée, tu n'en tires pas de leçon [...].

Autrement dit, la prévention située ne procède pas au changement dans l'attitude des conducteurs qui y sont confrontés s'ils ne sont pas directement engagés dans l'épreuve. Lorsque toute une série de questions obsédantes se posent sur ce que l'on a fait, aurait dû faire ou pas faire, du degré de conscience et d'anticipation qu'on avait de l'événement, de ce que l'on croyait auparavant et de ce que l'on est contraint d'admettre, alors s'enclenche un processus de modification lié à la nécessité de rompre avec des représentations préalables auxquelles on s'accrochait aussi fermement qu'à la barre de l'autobus qui fait subitement une embardée au milieu d'un carrefour⁴⁷.

⁴⁷ Sur le rôle de la modification dans l'hypnose et pour une théorie fort stimulante du changement fondée sur les relations entre trois formes de veille, la veille restreinte (le cogito), la veille généralisée (l'attention animale primordiale) et la veille paradoxale (l'hypnose ou rêve éveillé, état qui n'est pas loin de celui qu'on éprouve dans les situations de catastrophe et de perte de prise, souvent décrit comme « un état second »), voir Roustang, F., (1994), *Qu'est-ce que l'hypnose ?*, Paris, Minuit.

[Pierre, 01/02/2005]

Pierre : J'ai mis six mois.

Enquêteur : Le 1er janvier, c'était les résolutions de la bonne année ?

Pierre : Non, parce que j'ai pris conscience en fin d'année en me disant qu'il le fallait, qu'à partir de l'année prochaine ils vont commencer à installer des radars et que ce serait installé à partir du mois d'avril ou du mois de mai. Cette année-là, je me suis dit qu'il fallait que je change. Au fur et à mesure, je me suis rendu compte que c'était difficile de changer. Maintenant c'est fini. Maintenant, je roule même en dessous de la vitesse, je suis même obligé d'accélérer. [...]. Ça, ça n'a pas été facile. Je pensais que ça serait facile mais ça a duré six mois. Six mois à me faire de l'autosuggestion : « regarde ton compteur », « vérifie ton compteur », « fais attention », « tu roules à 110 », « essaie de respecter ».

D'après les personnes que nous avons interrogées, la sanction peut être un moyen efficace pour conformer les conducteurs à un style de conduite sécuritaire. La sanction telle qu'elle est distribuée (c'est-à-dire de manière systématique) a relativement changé le comportement des automobilistes. Cela dit, le fait de conduire conformément au code de la route n'élimine pas la surgenèse aléatoire d'événements et de contraintes imprévus. Ainsi, la sanction si elle permet une accalmie passagère des conducteurs ne peut réduire l'expérience continue des aléas qui suppose un travail minimal d'invention de la part des usagers de la route : la norme sert alors de cadre pour une série d'improvisation qui permette de « trouver ses gammes ». On a déjà vu plus haut que, pour certains conducteurs, la répression telle qu'elle est pratiquée ne contribue pas, ou peu, à l'apprentissage de la sécurité par l'émancipation. La recherche de limites que l'on a vu à l'œuvre chez certains acteurs, et qui est plus facilement mise en avant par les motards, n'entre pas dans le canon de la prévention par la formation.

3. Formes de communication plus ou moins passagères...

Le passager semble totalement absent des débats publics sur la sécurité routière. Par exemple, dans ses interventions radiophoniques, Bernard Darniche annonce qu'il cherche des moyens pour réduire les accidents de la route et développe à cette fin tout un dispositif orienté vers le conducteur. Il tente lui aussi de faire valoir l'idée du « citoyen de la route ». Sa démarche répond au canon des intentions gouvernementales mais, comme pour l'ensemble des campagnes de sensibilisation sur la prévention routière, il n'est pas jamais question du passager. Par exemple, les dispositifs de sensibilisation officiels, généralement insérés au milieu de spots publicitaires, s'adressent exclusivement au conducteur : « Conducteur, soyez vigilant », « celui qui ne boit pas, c'est celui qui conduit ». Il y a déjà quelques temps, pour le valoriser, une campagne a donné le nom de « capitaine de soirée » au conducteur (qui ne boit pas en soirée). Ce dernier slogan semble assez facile à adopter par un groupe d'individus pratiquant la délibération mais n'a guère de prise sur des groupes soumis au charisme de

leaders qui font de la prise de risque un de leur principale source de pouvoir⁴⁸. Lors d'une rencontre avec des amis, en supposant qu'il doit transporter des personnes par la suite, le conducteur refuserait de boire de l'alcool. Cet acte citoyen que chaque conducteur est amené à faire est très valorisant pour celui qui se conforme au code de la route. Or, tout en ne cherchant pas à dévaloriser cet acte, on peut le voir d'une manière différente, plus contextualisé. Le conducteur est celui qui refuse de suivre, à un moment donné, la voie suggérée par ses collègues. Il refuse de partager un verre ou de poursuivre la désinhibition provoquée par l'alcool que s'apprêtent à vivre ses proches. Qu'advient-il si l'on refuse de se conformer à certains rites ? Que doit surmonter un individu, seul, pour ne pas partager les principes supérieurs du groupe ? En est-il capable ? Peut-il lutter seul contre le groupe. Dans nos entretiens, on relève que répondre aux exigences sécuritaires au volant n'est pas toujours de rigueur. D'une part, la peur du danger peut être quasiment inexistante chez certaines personnes. D'autre part, certaines personnes peuvent avoir le souci de se conformer au groupe. L'exemple ci-dessous illustre ces deux points.

[Pauline, 21/01/2005]

Pauline : Un souvenir que j'ai, quand on se suivait, surtout à cet âge-là, c'était vachement dangereux. Quand on prend des risques incroyables, on ne veut pas perdre la personne qui est devant. A cet âge-là, on n'oserait jamais dire : « Tu ne peux pas rouler moins vite ». Ça, c'est des trucs d'adultes. A cet âge-là on ne dit rien. J'ai des souvenirs de moments comme ça, où je suivais l'autre personne pour qu'on ne se perde pas et l'autre qui fonce, et puis de conduire de manière vraiment risquée. Voilà des souvenirs.

Enquêteur : Et donc tu ne disais rien ?

Pauline : Disons qu'à 17 ans -18 ans, non. Je n'osais pas trop. Peut-être qu'à cet âge-là, c'est comme quand la musique est forte, on ne va pas dire : « Vous ne pouvez pas mettre un petit peu moins fort ? ».

Enquêteur : Oui, et quand on devient vieux : « Vous ne pouvez pas baisser la musique ! Il y en a qui dorment ! ».

Pauline : La vitesse à cet âge là, ça va un peu avec cette idée. Un peu plus âgée, je n'aurais pas fait ça.

Au regard de ces remarques, on peut réinvestir le rôle que doivent jouer les autres « citoyens » et notamment le passager. En effet, est-il possible de concevoir l'émergence d'une quelconque civilité si le conducteur est le seul à qui on demande d'assumer les responsabilités ? Certes, le conducteur a un rôle primordial, mais le passager n'est pas un simple « poids lancé à une certaine vitesse ». Il a un rôle exemplaire également. On peut le considérer comme le médiateur entre le conducteur qui fixe la route et les tâches de maintien d'une vigilance distribuée et d'une délibération ancrée sur le cours d'action : discussion, gestion des conflits entre passagers, assistance à la lecture de la signalisation, détection de la fatigue ou de la nervosité du conducteur..... Dans cette acception on peut réaliser que le passager a un rôle aussi décisif que celui du conducteur, à l'image du co-pilote dans les rallyes.

⁴⁸ On renvoie ici à tous les travaux sur les groupes et l'émergence des leaders. La bibliographie est tellement immense que l'on a l'embarras du choix. Notons au passage que le leader est celui ou celle qui marche en tête et que le terme anglo-saxon provient étymologiquement de « chemin » ou « route »

L'analyse des entretiens, nous permet de voir comment sont considérés les passagers. Spontanément, le passager apparaît comme un obstacle à une conduite « débridée ». Les conducteurs entendent souvent garder le pouvoir complet sur le véhicule et n'apprécient pas que l'on s'incrute dans leur mode de pilotage. En voici quelques illustrations :

[Alexandrine, 30/09/2004]

Alexandrine : Il me disait au tout début : « Moi, il ne faut pas qu'on me parle parce que je suis concentré en voiture.

[François, 07/12/2004]

Enquêteur : Et ta femme, elle ne disait rien ?

François : Elle était complètement tétanisée.

[Vences, 26/09/2004]

Vences : Dès fois, je profite que ma femme dorme, parce que sinon elle gueule [rire]. [...]

Enquêteur : Et ta femme, par rapport [aux accélérations à la sortie des péages], au début elle le prenait comment ? Et maintenant ? Il y a eu un dialogue, ou quelque chose comme ça ?

Vences : C'est depuis qu'il y a eu la Golf, parce qu'avant je ne pouvais pas faire ça avec la Clio [rire]. Je lui ai dit : « Attends, il faut bien que je la fasse tourner un peu la Golf, avec tout ce qu'il y a sous le capot, c'est un peu con de faire du 2 à l'heure. » Je lui dis : « il faut que je la décrive ». Et puis, en fait c'est venu tout seul. Enfin tout seul, c'est à force de le faire, des fois elle gueule mais...

Enquêteur : C'est quand tu prends des risques ?

Vences : Oui, elle, elle ne l'accepte jamais, quand je suis hors la loi en gros, même quand je prends des risques.

Enquêteur : Tu disais que c'est quand elle dort que tu prends des risques ? Comment tu fais ? T'as un moyen pour qu'elle s'endorme ?

Vences : Ah ! Non ! Ça se fait tout seul. Il faut que je reste à vitesse autorisée, grande autoroute ligne droite, pendant très longtemps, très monotone, il n'y a rien à doubler. Après elle s'endort. Après, je trouve un lièvre et voilà. Après, je m'amuse. Enfin, quand elle se réveille, elle n'a rien vu.

Le passager dans ces extraits est peu valorisé et pourtant il a un rôle central. C'est un levier qui pourrait être utilisé par les instances préventives. A notre connaissance, une campagne valorisant les interactions entre conducteur et passager n'a jamais été proposée pourtant il semble bien qu'il s'agit pratiquement d'une question incontournable. Mais il faudrait sans doute aller plus loin : mettre l'accent sur le caractère structurant des interactions entre conducteurs et passagers, et sur les gains en terme de vigilance distribuée.

Une autre anecdote permet d'illustrer le fait que les passagers ont souvent intégré le principe selon lequel, dans la voiture, le conducteur est le maître et ne doit ni être dérangé ni être contesté.

[Annette, 07/02/2005]

[...] *Me rendant avec ma sœur à un enterrement, et suivie dans une autre voiture par l'oncle qui m'a appris à conduire et en présence duquel, une fois obtenu le permis, j'ai toujours fait des conneries que je ne faisais pas autrement [tout ce qui précède c'est les « bonnes » excuses, tu peux l'oublier], j'ai brûlé un feu que je n'avais tout simplement pas vu (route rapide, le feu n'était pas à un carrefour mais à une sortie de collège et c'était hors période scolaire, mais bon). Plus exactement, roulant à vive allure je n'ai même pas essayé de freiner au moment beaucoup trop tardif où je l'ai vu. Ma sœur m'a dit ensuite qu'elle avait bien vu le feu mais qu'elle n'avait rien osé me dire parce qu'elle était passager. Elle a des circonstances atténuantes : quelques km de bagnole avec mon père (et nous en avons fait des milliers) suffiraient à te le montrer, d'ailleurs il aurait constitué un cas idéal du très bon conducteur (très bonne maîtrise, bien plus de km que toi au compteur et de très rares accrochages sans gravité, jamais de dommage physique) mais complètement facho vis-à-vis des autres dès qu'il est au volant. Avec la tension qui doit monter à 23 dès le deuxième km car tout l'énerve. Ce qui fait que je le considère en même temps comme un très bon conducteur sur la maîtrise du véhicule et sur le résultat et comme un conducteur très dangereux dans son comportement. Bref, car je m'égare, il fait un peu la loi sur la route mais il la fait complètement dans la voiture avec une double justification qui nous a toujours paru naturelle :- il conduit, il doit donc être concentré, il ne faut pas le distraire ; c'est lui qui décide quand on peut parler, chanter, jouer, et quand il faut arrêter de lui parler ou carrément faire silence ; - il est le conducteur - et bien sûr il sait conduire mieux que quiconque -, dans la voiture il est donc seul apte à juger sa propre conduite ; j'ai des souvenirs de scènes monstrueuses où ma mère hurle de peur et où mon père menace de la débarquer sur la bande de secours avec ses valises.*

Une asymétrie de prise telle que la décrit Annette est aujourd'hui moins facilement concevable – même si, à l'image des bonnes vieilles théories de la domination, on peut toujours s'appuyer sur des cas de figure particulièrement socio-résistants. Aujourd'hui on voit plutôt poindre la figure inverse, celle des citoyens-passagers – avec ou sans permis – qui ne vont pas se gêner pour commenter le style de conduite, surveiller la consommation d'alcool, refuser de monter dans une voiture dans certaines circonstances voire tenter d'empêcher le conducteur de la prendre, ou encore descendre de sa voiture en cas de comportement dangereux. Ce point mériterait de plus amples développements car il rejoint un front souvent délaissé par l'analyse sociologique, celui des états mineurs de la sociologie, peuplés de personnages peu valorisés comme les « badauds », les « touristes », les « spectateurs » ou justement les « passagers ». Or d'état mineur certaines « catégories » d'êtres peuvent passer en mode majeur (on l'a vu avec les consommateurs, les enfants, les animaux, etc.) et de multiples événements récents tendent à montrer que le passager peut basculer à son tour en figure majeure, par exemple comme lorsqu'un groupe refuse de remonter dans un bus au motif que le conducteur roule trop vite.

La communication entre les automobilistes.

Au fur et à mesure des entretiens, il apparaît que certains protagonistes tendent à développer ce que l'on peut appeler, faute de mieux, un « esprit automobiliste », à l'instar de l'« esprit motard », dont le mode d'existence est, on le sait, porté par un groupe disposant de fortes capacités d'identification et de différenciation. Chez les motards, les moyens de communication sont variés. Ils peuvent discuter lorsqu'ils sont arrêtés au feu, ils peuvent également remercier d'autres acteurs de la route en tendant la jambe.... Un « esprit camionneur » existe également. Il est lié au statut professionnel et au fait qu'ils investissent la route en permanence. Pour communiquer, ils utilisent le plus souvent la Cibi. Ils ont également des codes extrêmement particuliers pour se remercier notamment en utilisant les clignotants, ou bien en se faisant des appels de phares pour signaler la fin d'une manœuvre, etc... Le seul moment où un automobiliste peut communiquer avec un autre automobiliste est lorsque celui-ci se trouve à la même hauteur, c'est-à-dire au niveau de la vitre. Ce faisant, il ne peut communiquer que durant un temps très court lorsqu'il roule. Pour communiquer, le conducteur utilise également le *Warning* lorsqu'il veut éventuellement remercier. Seulement, l'usage du *warning* est polyvalent et peut entraîner des confusions, ce qui amène les conducteurs à ne pas l'utiliser systématiquement, d'autant qu'il est destiné à la prévention plus qu'à l'action de remerciement. De plus, son emplacement sur le tableau de bord est la plupart du temps décentré ce qui ne permet pas d'y accéder répétitivement. Un troisième moyen de communication pour l'automobiliste est l'appel de phare. Or, ce moyen est souvent dépeint comme un autre moyen de prévenir face à la présence de policiers ou d'un radar. En aucun cas, la voiture est équipée d'un dispositif permettant de remercier d'autres acteurs de la route. Les constructeurs d'automobiles n'ont pas doté leurs véhicules de la fonction de remerciement, de signaux non-verbaux à l'image des smileys que l'on utilise parfois pour doter un courriel d'une intentionnalité particulière. Demander aux conducteurs d'adopter un comportement civique paraît alors difficile si l'on considère qu'il n'existe que très peu de moyens pour communiquer à bord d'un véhicule, les moyens existants n'étant pas initialement prévus pour assurer un peu plus de civisme sur les routes et on ne trouve une référence à la courtoisie et au calme que sur... les feuillets de constat amiable fournis par les assureurs ! Pourquoi ne pas imaginer une voiture dotée de petites diodes de couleur de chaque côté du véhicule que le conducteur pourrait actionner pour remercier une voiture qui s'est rabattue pour le laisser passer ? Cela adoucirait certainement les mœurs chez les conducteurs, mœurs dont le caractère « sauvage » occupe une grande partie des entretiens réalisés.

Si les camions et les motos ont pu développer des dispositifs de communication, et en particulier des signaux de remerciement, c'est parce qu'ils se sont dotés de repères et d'outils collectifs capables de les faire exister pleinement comme groupe social. Les jeux de clignotants utilisés par les camionneurs auraient très bien pu être utilisés par les voitures. Notons que le remerciement ne passe pas par les « *warnings* » mais par une alternance très rapide des clignotants droit et gauche, et donc de ce point de vue ce n'est jamais ambigu. L'observation du comportement des camionneurs sur la route permet à d'autres usagers de saisir la signification de leurs signaux, voire de les utiliser. Ainsi Annette raconte : « *quand il m'est arrivé de leur envoyer les mêmes signes depuis ma voiture, leurs réponses n'ont laissé aucun doute sur le fait qu'ils les avaient bien compris, même venant d'une voiture.* » Selon elle, « *il y a moins de raisons d'être solidaires entre automobilistes qu'entre camionneurs ou entre motards qui sont vulnérables comme d'ailleurs entre cyclistes en ville... tant que ceux-ci restent minoritaires et physiquement menacés à tout moment - dès qu'ils se multiplient, tu*

rencontres forcément aussi des chauffards et des « têtes de nœud » à vélo, et la dispute n'est pas très loin ».

4. Cette conduite que l'on dit sportive

Qu'entend-on généralement par conduite sportive ? Dans le Trésor de la langue française, cette expression est définie de la manière suivante : « *Dans les sports mécaniques, conduite qui, consiste à mener l'engin jusqu'à la limite où il risque d'échapper au contrôle du conducteur: elle est réservée à une élite de pilotes` (PETIOT 1982, p. 432); p. analogie, manière de conduire une automobile qui s'inspire du style de conduite des coureurs professionnels.* »

La référence au sport automobile et à son élite n'empêche pas une extension des usages de l'expression vers un style de conduite que l'on rencontre dans des cadres plus communs. Avant de regarder ce que les entretiens nous apprennent sur cette « figure de style », on peut mentionner un article spécialisé (www.321auto.com, février 2005). L'allusion à la conduite sportive est constamment réintroduite dans l'ensemble du texte intitulé « Citroën C4 Coupé VTS. Une sportive embourgeoisée et technologique ». Débutant par la référence aux exploits d'un coureur automobile au championnat du monde des rallyes 2004, le papier pointe différents défauts dont la qualification repose sur une logique sportive dont les caractéristiques restent implicites, de sorte qu'un lecteur peut y lire plusieurs niveaux de signification. Par exemple ; « *En conduite sportive, nous pouvons lui reprocher un étagement de la boîte de vitesse inadapté* », ou à propos du régime moteur, « *il est agréable et extrêmement silencieux à faible allure mais devient bruyant et décevant en utilisation sportive.* » On note aussi que les modalités sportives viennent au service de l'esthétique du véhicule en lui conférant une allure singulière : « *le style original de la poupe élancée vers l'arrière, affirme l'aspect sportif recherché.* » « *Leur style sportif ne passe pas inaperçu et ne manque pas de charme.* » Enfin, l'usage de la qualification sportive crée une opposition entre confort et sport : « *D'un autre point de vue, nous pouvons penser que fort de ses récents succès, Citroën s'est embourgeoisé et préfère miser sur le confort en positionnant la C4 en tant que véhicule haut de gamme au détriment du caractère sportif* ».

Cette polysémie est intéressante mais contraste avec la tendance assez systématique des personnes interrogées dans notre enquête qui voient dans la conduite sportive essentiellement une pratique dangereuse. Celui qui adopte ce style de conduite est perçu comme plutôt « inconscient », « agressif », « individualiste », « hors-la-loi ». Mais au-delà de ces jugements négatifs, les personnes interrogées évoquent la compétence et la maîtrise de son véhicule comme étant des éléments absolument requis pour une telle conduite. Les situations extrêmes de freinages ou de vitesse sont souvent évoquées.

Avant d'entrer dans les entretiens, notons que l'expression de « conduite sportive » y est systématiquement introduite par l'enquêteur et que dans les 4 forums décrits plus haut, elle n'apparaît que 5 fois, bien que ces apparitions recoupent assez bien ce que l'on a obtenu dans les entretiens :

tof / date:01/08/2000

Les tuners donnent bien à leur conduite nerveuse, agressive et dangereuse, les attributs de la conduite sportive.

chemical / date:23/08/2002

Après un an sur un scooter 125, dont la conduite m'était permise grâce au permis voiture (une absurdité) je franchis donc le pas, malgré les oiseaux de mauvaise augure. Et de connaître enfin le plaisir de rouler en moto. Ce moyen de transport me permet juste de découvrir des petites routes sympas. Et de rouler jusqu'à plus soif. Pour l'instant, je ne me sens pas capable d'adopter une conduite sportive, vue ma faible expérience. Et aussi sûrement à cause de la trouille de me retrouver à frotter le bitume avec ma peau.

aladapranzo / date:08/02/2004

Une réflexion à propos du contenu de certaine émission de TV : je pense à TURBO sur M6 où, de manière insidieuse on fait encore la promotion de la puissance des voitures ; peut-on, a-t-on le droit actuellement de parler encore de conduite sportive ? Ce terme devrait être banni définitivement Pour le sport, il y a la formule 1, les rallyes, le sport n'a rien à voir avec la conduite de tous les jours.

glenmor / date:12/03/2004

Quand je roule à 140 sur l'autoroute, je ne suis ni agressif, ni en excès de vitesse et encore moins délinquant ; et d'ailleurs ma Volvo 240 diesel n'incite pas à la conduite sportive. Pour autant, je ne supporte pas d'être constamment épié par les radars et la maréchaussée.

guy / date:31/01/2005

Mis à part certains conducteurs particuliers ayant eu des formations à la conduite sportive, la majorité d'entre-nous ne sont pas suffisamment bon conducteur pour se permettre de faire des écarts.

Dans les entretiens, les acteurs associent principalement la conduite sportive à la « jeunesse ». En effet, ils rapprochent bien souvent la jeunesse et l'insouciance pour justifier les prises de risques. Défiance des lois, anticonformisme, individualisme sont autant de comportements jugés typiques qui iraient en s'atténuant avec la maturité et l'expérience de la route.

[Suzanne, 14/02/2005]

La conduite sportive, c'est, je montre que je maîtrise et que je connais mon véhicule. Et puis aussi, c'est de montrer que mon véhicule a des chevaux et que je peux faire une petite pointe et que j'arrive à m'arrêter avant la ligne, et que j'ai des bons freins.

[Marcel, 24/01/2005]

Pour moi, une conduite sportive c'est prendre des virages à fond et autre. Tandis que là, c'est sur l'espace de 200 ou 300 mètres juste le temps de... Et puis, je lève le pied et on n'en parlait plus.

[Fabrice, 18/02/2005]

Moi, j'ai une voiture sportive, je suis sûr que un gamin de 20 ans s'il l'a conduit, il se tue avec. Moi, je ne vais pas me tuer, je vais me faire peur à la rigueur.

[Antoine, 12/01/2005]

Bah, tu es jeune, tu as envie de sentir un petit peu cette sensation de vitesse. C'est vraiment particulier. Mais, c'est aussi lié souvent au retard de ce que l'on fait car, on n'a jamais le temps lorsque l'on est jeune.

[Jean-Luc, 10/03/2005]

Non, les jeunes, des qu'ils ont les fesses dans la voiture, je ne sais pas, vas-y, on démarre. On accéléra fond pour arriver et piler sur le feu.

[Marcel, 24/01/2005]

Par exemple, encore hier lorsque l'on est parti, on roulait à 50 km/h enfin à peu près parce que 50 c'est difficile à tenir. Et là, il y a un jeune qui nous a dépassé, mais on n'était pas tout seul, il nous a doublé comme un dingue pour s'arrêter 50 mètres plus loin au feu rouge. »

[Paul, 01/12/2004]

[En parlant des jeunes] : Car c'est à ce moment là où on est le plus sensible vu que l'on ne se forme sa future personnalité de conducteur.

[Hervé, 15/04/2005]

En parlant de « runs » automobiles « c'est vraiment clandestin en fait, j'allais y venir. Quand je suis arrivé c'était au début. C'est-à-dire il y a à peu près six mois de cela. Et à l'époque, je sais qu'ils pouvaient venir assez tranquillement et, il n'avait pas encore de descente de gendarmes ou de police pour vérifier les cartes grises ou les permis de conduire. Forcément, ce type de population, c'est des jeunes qui ont des voitures puissantes »

L'expression de « conduite sportive » est sous-tendue par un modèle de la performance. On note une valorisation personnelle, une reconnaissance de soi dans la performance réalisée (réduction du temps de parcours, allongement de la durée de conduite sans arrêt, etc.). C'est à travers le récit de leurs exploits que les usagers de la route mettent en avant leurs propres appréciations de leurs facultés à conduire.

[Antoine, 12/01/2005]

Mon père, depuis que je suis tout petit, il a eu des voitures qui vont assez vite et puis, lorsque l'on faisait le trajet Paris-Strasbourg, on essayait toujours de battre des records en gros. Je ne te donnerai pas le nom de mon père mais que tu peux le retrouver très facilement. En gros, on était à 30 au-dessus de la limitation.

[François, 07/12/2004]

J'ai pris du plaisir, j'étais moi-même pas en danger parce que ma voiture le permettait de rouler enfin, on était tous les deux à 200 km par heure. Ma voiture le permettait, je n'étais pas en danger. »

Lorsque nous abordons le thème de la conduite sportive dans les entretiens, la majorité des personnes interrogées décrit une ou plusieurs *expériences marquantes* face à une conduite en vitesse excessive. Ces expériences dites « critiques », au même titre que les expériences ordinaires, permettent aux usagers de la route de valoriser leur conduite tout en reconnaissant leurs limites. La découverte de « sensations nouvelles » est spontanément associée à une « mise sous pression » elle-même supposée permettre d'étendre les capacités de vigilance et d'anticipation utiles pour l'apprentissage et développement de la conduite ordinaire. Cette justification est de moins en moins tenable publiquement mais chacun possède ses propres critères de dangerosité face à une conduite sportive. Suivant la témérité du conducteur les prises de risques seront plus ou moins élevées ainsi que la fréquence de ces expériences aux limites.

[Marcel, 24/01/2005]

Sur l'autoroute A5, en revenant d'Alsace. Il n'y avait même pas un chat, même pas un camion. Je me suis dit tiens, je vais voir ce qu'elle a dans le ventre. Et là, je roulais à un peu plus de 200, enfin sur le compteur. Et là, il y a ma femme qui m'a dit : tu ne roules pas un peu vite ? Et puis là, j'ai levé le pied. C'était histoire de voir. Et depuis, les envies de vitesse, cela m'a calmé. »

[Marie, 21/04/2005]

Pour la voiture je revenais de Suisse et j'ai pitoyablement réussi à monter ma trottinette à 175, pour la moto sur nationale à 180. En voiture c'était pour la tester et en moto pour me tester. La vitesse c'est grisant et le problème, c'est qu'on y prend goût [...] mais je ne considère pas faire une conduite sportive mais alors rien du tout. »

Les discours recueillis font apparaître qu'hormis le danger d'une telle pratique, le critère financier est souvent évoqué. L'usure précoce des véhicules (pneus, plaquettes de freins, etc.), la surconsommation de carburant et les amendes encourues illustrent le surcoût économique induit par ce style de conduite. Certains acteurs ont également évoqué le critère écologique à travers la pollution engendrée par cette surconsommation de carburant. En cas d'infraction, la perte de points pouvant mener à la suppression du permis peut représenter un handicap économique et social majeur.

[Jean-Luc, 10/03/2005]

Dans une conduite sportive, tu uses deux fois plus vite les plaquettes de freins, tu uses deux fois plus vite tes pneus, tu consommes deux fois plus et tu pollues deux fois plus.

[François, 07/12/2004]

François : J'ai changé mes pneus au bout de 40000km avec une voiture sportive, c'est assez beau parce qu'on peut user beaucoup plus vite les pneus et les plaquettes...

La vraie « conduite sportive » a lieu sur circuit

L'un des moyens évoqués par les acteurs pour pallier la dangerosité de la conduite sportive sur les routes consiste à développer la conduite sur circuit. Cette conduite n'est plus une simple mise en danger d'autrui au mépris des lois mais devient une réelle mise en application de techniques de conduite spécifique se rapprochant de l'esprit sportif. Certains, sur un tel circuit, ne se considèrent plus comme des conducteurs mais comme des pilotes à part entière.

[François, 07/12/2004]

C'est bien, c'est agréable mais, si on pouvait avoir accès à des circuits gratuitement, cela sera très bien pour tout le monde. Parce que, l'être humain, je pense qu'il a besoin de se faire plaisir, et certains ont besoin d'être grisés par la vitesse. »

[Alexandrine, 30/09/2004]

Maintenant, si je m'amusaient vraiment à aller vite j'irai sur le circuit Carol ou tout ça quoi. Ça c'est intéressant au moins tu es protégée.

[Vences, 26/09/2004]

En un mot si ce n'est pas conduire sur un circuit ce serait conduire dangereusement, en peu de mots je dirais ça. Mais en même temps, je dirais, c'est grisant.

[Michel, 21/01/2005]

J'aimerais bien faire ça sur un circuit ou sur une zone sécurisée. C'est-à-dire m'améliorer parce que ça je pense que le pilotage peut amener au bout c'est-à-dire à la limite de la rupture au niveau du virage ou à la limite du freinage. Essayer de t'emmener au maximum à la limite de tes capacités et du véhicule et de toi-même »

Pour conclure sur le thème, on notera le changement de comportement des usagers de la route interrogés qui considèrent ne plus « avoir une conduite sportive ». On peut rapidement recenser les raisons principales ou les circonstances qui les poussent à adopter une conduite plus souple.

La maturité : une « prise de conscience » des acteurs les amène à adopter une conduite plus souple au volant, fondée sur la maturité et les acquis des expériences de la route : « *Je crois que c'est la maturité qui joue aussi beaucoup sur les conducteurs* ». *[François, 07/12/2004]*

La très fameuse « peur du gendarme » : le calcul des risques encourus par une répression accrue, et notamment la peur de la sanction est un des premiers critères d'abandon de ce style de conduite : « *Je pense que la peur du gendarme y est aussi pour quelque chose avec le système répressif* » *[Marie, 21/04/2005]*

La sanction : la peur de la sanction n'est pas toujours suffisante et le retour à une conduite plus souple survient seulement après l'application d'une sanction suite à un délit constaté par les forces de l'ordre, comme pour Marcel : « *J'étais arrêté, il y a un gars qui s'arrête à côté de moi. Et là, il m'a titillé un peu. Et puis, vu que je venais d'avoir ma voiture, je voulais voir ce qu'elle avait dans le ventre. Et j'ai vu. Ça passe au vert, j'embraye et puis, j'avais une boîte mécanique à ce moment-là. Et puis là, le gars, avec mes 2.5 litres turbo, ça déménage. Mais, 300 ou 400 mètres plus loin, un coup de sifflet, et par ici monsieur. Bon alors, je m'arrête : bonjour Monsieur. Et là, le gendarme me dit : à combien roulez-vous ? Je ne sais pas, je lui dis 70. Et là, il me dit non, 82. [...] oh non, c'est fini. Parce que, malgré moi, je pense aux gars qui pourraient être 300 mètres plus loin.* » *[Marcel, 24/01/2005]*

Le sens de la responsabilité : les acteurs ont souvent évoqué la prise de conscience des individus qui les entourent notamment au niveau familial et professionnel les rendant ainsi plus soucieux de la responsabilité qu'implique la conduite d'un véhicule : *« C'est-à-dire que maintenant, je suis maman, je fais d'autant plus attention. Ça doit faire un an, un an et demi que je fais plus attention à la vitesse. » [Anne] ou : « Fut une époque, il y avait une cliente qui m'avait surnommée Carlos Sains. Bon, au début, je l'avais pris pour un éloge et puis après en réfléchissant avec le temps je me dis : je gagne quoi ? Je ne gagne rien du tout. » [Suzanne]*

Une bonne frayeur : La prise de risque extrême peut dans certains cas refroidir les ardeurs des conducteurs les plus téméraires : *« puis là, j'y ai foutu un coup de volant et là, je suis parti, on a pris un petit arbre et là, on a fait un soleil et la voiture s'est retrouvée dans un ravin. La voiture, elle était affaissée de moitié et finalement on n'a rien eu. Et là, j'ai vraiment eu peur ce jour-là. Et c'est vrai, que cela m'avait bien servi d'expérience. » [Martin] ou de nouveau Suzanne : « Moi, cela m'est déjà arrivé de rentrer dans le parc à fond les manettes pour aller me garer et y faire un tête-à-queue. Et puis un jour, vous passez à ça de l'autre bus ou vous effleurez un collègue et là, vous vous dites : je ne suis pas bien dans ma tête, ce n'est pas possible » [Suzanne, 14/02/2005]*

5. Un test de pertinence des catégories d'analyse sur le corpus d'entretiens

Le tableau suivant contient les catégories créées pour tenter de « lire » le corpus d'entretiens à partir du cadre d'analyse. Ainsi, nous avons regroupé les entités caractéristiques pour chaque « seuil » utilisé par le modèle théorique et construit des catégories d'entités⁴⁹. Nous avons ensuite travaillé sur trois entités décisives : l'apprentissage, la prévention et la répression. Nous explicitons le choix de ces entités au fur et à mesure du raisonnement présenté ci-dessous.

Apprentissage	Prévention	Répression
Seuil2Agencements-cohérents Apprentissage/Compétence Espace de calcul Dispositifs gestionnaires Durée/Temporalité Contrôle et Vérification Logique de point de vue Logique d'alarme Déploiement de conséquences Raisonnement statistique Opinion/Communication Gestion des risques Seuil4Mise-en-discussion-public	Seuil3Controles-et-sanctions Violence et Mauvais traitement Ethique et Morale Opinion/Communication Seuil2Agencements-cohérents Crises et Catastrophes Formes de responsabilité Rhétorique du progrès Logique d'alarme Gestion des risques Prospective Relations-personnelles Seuil4Mise-en-discussion-public Logique judiciaire Seuil1Attention-vigilance	Seuil1Attention-vigilance Gestion des risques Seuil3Controles-et-sanctions Sociologie politique Contrôle et Vérification Déploiement de conséquences Rhétorique scientifique Formes juridiques Opinion/Communication Seuil4Mise-en-discussion-public Ethique et Morale Durée/Temporalité Logique financière Logique de seuil

NB Ces catégories sont ordonnées par le degré auquel elles influencent les réseaux et les énoncés dans lesquels sont plongés les thèmes examinés ici. Cela signifie concrètement que le terme « apprentissage » est fortement connecté à des thèmes qui composent la catégorie intitulée « Seuil2Agencements-cohérents » contenant par exemple les mots « aménagement », « aménagements », « pistes cyclables » etc. Idem pour chaque catégorie.

La question de l'apprentissage engage-t-elle un réseau de catégories spécifiques ? On constate la domination de la catégorie caractéristique du seuil relatif à l'aménagement. Ce résultat souligne d'une certaine manière le rôle, dans l'apprentissage, de l'aménagement physique de l'espace. La liste des catégories émergentes permet de relever que les notions de compétence, du temps, de gestion, de vérification, de calcul sont présentes pour les acteurs dès lors qu'ils raisonnent en terme d'apprentissage. Par ailleurs, on constate l'absence de la catégorie représentative du seuil relatif à la répression et aux sanctions.

Ci-dessous, un extrait d'un entretien dans lequel la personne interrogée met en avant les compétences.

[Jean Jeannine Jeanne Jeany, 15/09/2005]

Jeanne : [...] Il faudrait peut-être sensibiliser les gens en les remettant dans des situations d'apprentissage de conduite ou en tout cas d'évaluation sur leurs compétences de conduite.

⁴⁹ Les catégories sont présentées en annexes.

Par exemple, tous les 10 ans, retourner deux jours à l'auto-école, - les mairies organisent cela. Et pendant deux jours, on se reprend un petit peu : « mettez vos clignotants ! » ; « la distance de sécurité sur l'autoroute, c'est 40 mètres », - car pour moi, c'est un peu plus les distances de sécurité qui comptent, un peu plus que la vitesse.

Jeannine: Toi, tu penses qu'en retournant, en refaisant un stage une fois de temps en temps, cela te sensibiliserait beaucoup plus que d'avoir plus de messages par le biais des médias ?

Jeanne: Oui, pas que du matraquage visuel.

Selon elle, au cours du temps, les compétences du conducteur s'étiolent. Suivre une formation lui semble utile et plus fructueux que le « matraquage » médiatique. A l'inverse, d'autres conducteurs diront que l'apprentissage se fait par l'expérience en situation réelle.

Essayons maintenant de comparer cette liste avec celle produit le terme « prévention » qui renvoie à une des mesures justifiant l'apprentissage. Nous avons également choisi ce terme parce qu'il est fortement relié à la répression dans les débats publics. L'analyse de l'entité « prévention » fait apparaître en tête de liste des catégories qui ne lui sont en réalité pas destinées. Nous avons bien la présence de catégories qui se rapprochent de sa définition telles que l'éthique et la morale, l'opinion et la communication, les formes de responsabilités ou encore la prospective. Néanmoins, les catégories faisant référence aux contrôles et aux sanctions, à la violence et aux mauvais traitements, dominant. Enfin, on constate que la notion d'apprentissage, -que nous devrions à priori retrouver-, est totalement absente !

Ces croisements de réseaux notionnels laissent penser que les acteurs ont assimilé la prévention à la répression. Effectivement, nous retrouvons des énoncés caractéristiques de cette tendance.

[Michel, 21/01/2005]

[...] Lorsque l'on parle de prévention routière on pense toujours flics avec la répression. Alors, à mon avis, elle y gagnerait plus plutôt à se faire en formation ou en éducation. [...] La prévention routière, généralement, c'est faire apprendre aux gens, mais généralement, ils n'ont pas très envie d'apprendre, car ils sont un peu fainéants. Il n'y a que lorsqu'ils se sont fait taper sur les doigts qu'ils ont envie d'apprendre.

[Franck, 24/09/2004]

Ça peut être la prévention mais tu ne peux pas la séparer pour moi de la répression. C'est deux choses qui vont ensemble. Une répression seule passera mal, et ne sera pas comprise. Et une prévention seule est vouée à l'échec. Enfin, là, c'est mon point de vue.

Si la prévention est destinée à préparer les individus à faire face à des épreuves prévisibles, il semble qu'elle est devenue dans leur esprit un moyen pour les forces de l'ordre de légitimer toute mesure répressive, ce qui tend à marquer une perte de légitimité de toute référence à une politique de prévention.

Appliquons le même type de raisonnement à la « répression ». L'analyse de l'entité fait également apparaître des catégories qui ne lui sont pas propres. Nous avons bien la présence de catégories qui se rapprochent de sa définition telles que contrôle et sanctions, contrôle et vérification, ou encore formes juridiques. Néanmoins, l'emploi des catégories faisant référence à l'apprentissage, la vigilance et la gestion des risques est beaucoup plus important.

Regardons alors quels sont les arguments que développent les acteurs lorsqu'ils abordent le thème de la répression dans leurs discours.

[Paul, 01/12/2004]

Enquêteur : Est-ce que tu penses que ça va quand même dans le bon sens ?

Paul : Cela ne va pas dans le mauvais sens à la limite. Cela me fait peut-être mal au coeur de dire que cela va dans le bon sens. Car si tu l'amènes par la répression il aurait peut-être fallu trouver autre chose pour changer le comportement des gens mais comme je ne suis pas sûr que l'on puisse aller autrement. Je pense que l'on ne peut pas faire autrement que la répression ou difficilement. Pour le moment, on n'a que des résultats sur le court terme. C'est dommage mais je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'autres méthodes que la répression pour améliorer la sécurité routière.

En abordant le sujet de la répression, les personnes interrogées adoptent un discours fataliste comme si elles n'assumaient pas leurs responsabilités. Les mesures les obligent à ralentir compte tenu de la présence des radars automatiques. Dans les discours publics, nous entendrons que les conducteurs sont plus prudents et les prises de parole, surtout dans les médias diront que c'est ce qu'il y a de mieux pour eux, leur intégrité physique et morale. La notion de répression semble ainsi recouper l'idée directrice de Latour dans le passage mentionné plus haut à propos des « gendarmes couchés ». Les acteurs changent leur comportement non par civilité mais par « égoïsme ». Or, de multiples acteurs défendent encore l'idée que des aménagements routiers permettent d'obtenir des résultats très satisfaisants sans la moindre mesure répressive, comme par exemple des aménagements du type « zones 30 », « cours urbaines »⁵⁰, ou comme les appellent les Suisses, « zones de rencontres »⁵¹, qui, dans la forme, ont pour qualité de responsabiliser les acteurs de la route.

Comparaison systématique de deux entretiens

Dans cette partie, nous allons regarder comment le jeu de contraintes soumis aux acteurs peut mettre en variation les bornes collectives explicitées dans le cadre d'analyse. L'idée est de montrer ce qui dans les discours permet de mesurer les tensions subies par un acteur dans un contexte donné pour ensuite comparer ces dimensions à celle d'un second acteur. A partir de deux entretiens, on peut faire apparaître le changement de configuration des bornes collectives rendu manifeste lorsque nous passons d'un discours à l'autre. En listant les répertoires utilisés par les acteurs, on peut mesurer la présence de tel ou tel seuil.

Nous avons choisi d'étudier les entretiens d'Annette et Xavier parce qu'ils présentent des caractéristiques similaires.

⁵⁰ Les « cours urbaines » sont des carrefours limités à 30 km/h qui ont pour particularité de ne présenter aucune contrainte pour les acteurs, quels qu'ils soient. Il n'y a donc aucune signalisation, pas de trottoir et pour ainsi dire, pas de route. Chaque citoyen évolue avec son engin ou à pied avec les mêmes droits. Les acteurs de la route, loin de tout dispositif matérialisé se responsabilisent en s'accordant sur des principes civiques de base. En France, la mise en place de tels carrefours est problématique pour les aveugles. En effet, les chiens d'aveugles n'ont pas été dressés pour pouvoir se déplacer dans de tels lieux.

⁵¹ Nous tenons ici à remercier Benoît Hiron du Certu (Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), pour les compléments d'informations qu'il a su nous livrer.

Présentons ici brièvement le récit d'Annette. Annette est cycliste. Dans l'entretien elle nous raconte qu'elle a été sanctionnée par les forces de l'ordre pour avoir emprunté à bicyclette une rue en sens inverse. Elle décide de ne pas subir et tente de dénoncer publiquement l'injustice dont elle se sent victime, via une association de cyclistes militants. Au fur et à mesure du récit, les appuis se sont déplacés pour investir le champ de l'aménagement. D'ailleurs, selon la revue de l'association⁵² de cyclistes qui relaye l'affaire, les revendications portent sur la mise en œuvre d'aménagements spécifiques pour les cyclistes soit d'un point de vue de l'espace routier lui-même, soit du point de vue du code de la route.

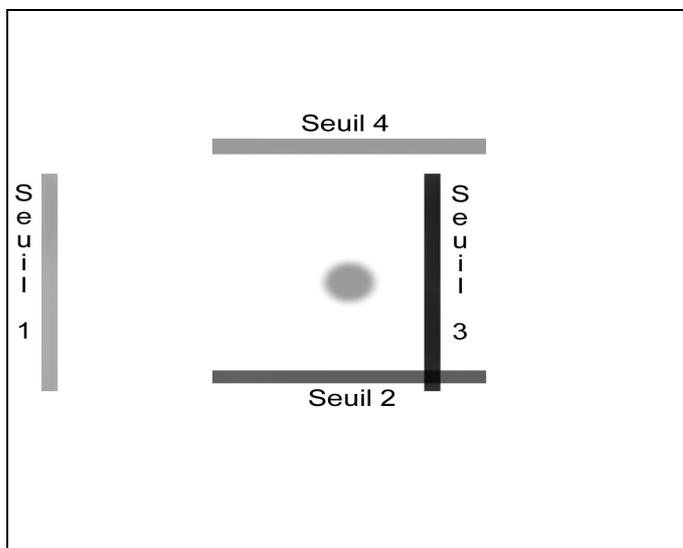
Voici le tableau des catégories d'entités émergentes dans le discours d'Annette :

Seuil2Agencements-cohérents	65
Seuil4Mise-en-discussion-public	42
Logique judiciaire	35
Seuil3Controles-et-sanctions	21
Formes juridiques	19
Dispositif de rassemblement	18
Seuil1 Attention-vigilance	13
Sociologie politique	12
Violence et Mauvais traitement	12
Inquiétude	12

En examinant ce tableau on constate dans un premier temps que l'ensemble des quatre seuils font partie des catégories d'entités émergentes de l'entretien. Est-ce le produit d'un effet de théorie ? Notons que le modèle des seuils n'était pas encore formalisé au moment de l'entretien. Un second examen permet de constater que le seuil Attention et Vigilance (seuil 1) est nettement moins présent. En effet, les catégories : Logique judiciaire et formes juridiques font référence au procès, tout comme le seuil 3, quant au seuil Mise en discussion publique (seuil 4) il est suppléé par la catégorie Dispositifs de rassemblement. Si nous totalisons ces scores, et nous obtenons les résultats suivants :

⁵² Toulouse P., (2003). Respect du code ou code du respect. In *Roue libre*. (nov. -déc.). 76. 4-8.

Seuil3 + logique Judi. + Form jurid.	75
Seuil2	65
Seuil4 + dispos. de rassemblement.	60
Seuil1	13



Ci-contre : Cette interprétation graphique sommaire permet de matérialiser les écarts entre les bornes, une fois celles-ci regroupées avec les catégories qui leur étaient proches.

Ces résultats montrent la confrontation de trois seuils et la relative absence du seuil propre à la perception du monde sensible. En réponse à la logique répressive, Annette prend appui sur deux autres seuils. Elle tente de se défendre en animant, en quelque sorte, un débat sur une remise en question du code de la route, sur des possibilités d'aménagement pour les cyclistes. Notre interlocutrice n'aborde pas la question de l'attention-vigilance, des signes perceptifs ou de la prise d'informations dans le monde sensible...

Regardons maintenant sommairement le cas de Xavier. Xavier, tout comme Annette est un cycliste parisien. Il se définit comme un « cycliste rapide ». Lors de son entretien, il intervient un grand nombre de fois sur les aménagements. Il fait des propositions d'aménagements et en déduit les comportements qu'ils sont censés produire. Ensuite, il nous décrit la manière dont il se comporte sur la route spécifiquement dans des situations qui lui semblent « subtiles ». Il relativise son style de pratique plutôt sportif et pose la question comme Annette d'un aménagement du code de la route pour les cyclistes. D'ailleurs il donne son opinion lorsqu'il soulève une des problématiques :

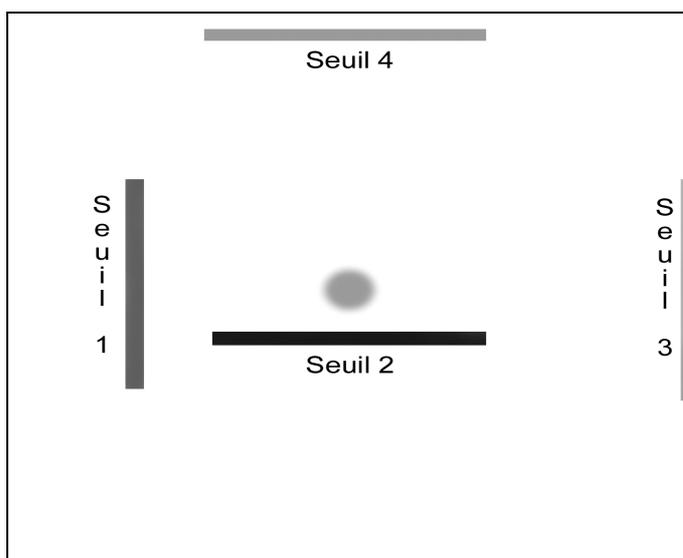
« La question est : est-ce que tu dois changer les règles ? Ou, est-ce que tu dois changer la route pour l'adapter à d'autres usagers ? Le mieux est quand même de changer la route et de maintenir les règles. »

Voici le tableau des catégories d'entités émergentes dans le discours de Xavier :

Seuil2 Agencements-cohérents	304
Seuil1 Attention-vigilance	77
Sociologie politique	49
Formes juridiques	45
Seuil4 Mise-en-discussion-public	39
Apprentissage/Compétence	27
Attention/Vigilance	21
Logique de point de vue	16
Déploiement de conséquences	16
Espace de calcul	15
Logique d'alarme	15
Relations familiales	15
Gestion des risques	15
Seuil3 Controles-et-sanctions	14

Comme dans le cas précédent, on note dans un premier temps que tous les seuils sont présents, et qu'il y a une nette domination du second seuil. Mais on voit que Xavier associe au premier seuil, les catégories : apprentissage et compétences ; attention et vigilance ; logique d'alarme ; et Gestion des risques. De ces regroupements, nous avons pu réorganiser le tableau et présenter l'interprétation graphique suivante :

Seuil2	304
Seuil1 + Apprenti. + Vigil. + Risques	140
Seuil4	39
Seuil3	14



Ci-contre : Cette interprétation graphique sommaire permet de matérialiser les écarts entre les bornes, une fois celles-ci regroupées avec les catégories qui leur étaient proches

L'essentiel du discours de Xavier insiste sur l'importance du rôle des aménagements dans le changement des comportements des automobilistes. Son discours ne tient pas compte de la logique répressive. Il fait davantage allusion à l'apprentissage et l'éducation.

Ces deux entretiens relatent des expériences marquantes différentes, il n'est donc pas anormal que la présence plus ou moins prégnante des seuils soit différente. Néanmoins, nous constatons que ces deux cyclistes, en répondant à des questions relativement identiques, ne vont pas se reporter au même type d'expériences.

On a pu montrer les principaux ressorts de l'action et du jugement des usagers de la route lorsqu'ils sont confrontés à des expériences marquantes. Au-delà d'une simple typologie des usagers et de leurs comportements, on a mis en évidence les structures perceptuelles, cognitives et morales modélisées sous la forme de quatre seuils d'attention et de vigilance⁵³ qui n'écrasent pas la singularité des situations.

Partir des expériences marquantes permet de cerner les doctrines de l'art de la conduite selon chaque acteur en liant les engagements physiques et les reconstructions morales : dans les entretiens, on voit se distribuer les limites du tolérable et de l'intolérable. Du même coup, ces contributions font poindre des propositions qui ne sont pas nécessairement relayées dans les arènes publiques et médiatiques. Le recueil qualitatif est ainsi un bon révélateur des prises en œuvre dans le monde sensible, ce qui n'empêche pas les acteurs de recourir à des raisonnements statistiques.

Si nous avons placé au centre les entretiens, il faut garder à l'esprit qu'ils ne prennent tout leur sens, qu'en rapport avec la série des observations effectuées. On a assez peu abordé ce mode d'entrée destiné à compléter le propos des acteurs. De même, les focus-groups que nous avons organisés n'ont pas été traités contextuellement mais seulement dans leur contenu. Comme pour les forums, on aurait pu décrire la dynamique de chaque discussion. Le matériel reste évidemment disponible pour d'autres analyses.

⁵³ Varela F. et al. (1993), *L'inscription corporelle de l'esprit* ; Paris : Seuil

Conclusion générale

Les multiples tentatives pour infléchir durablement les comportements des usagers de la route pointent vers une question fondamentale : qu'est-ce que faire bouger le sens commun ? Il y a, semble-t-il, deux écoles en la matière : dans un cas, on ne peut changer le sens commun que parce qu'il a déjà changé, une maturation longue et silencieuse de nouvelles conditions sociales et cognitives ayant préparé ce changement ; dans l'autre, il faut des événements marquants liés à des activités répétées mais riches en variations, permettant l'émergence de nouvelles prises collectives, dans lesquelles les connaissances scientifiques et techniques sont parfois mobilisées parmi d'autres ressources. On a vu à travers les matériaux étudiés que la deuxième approche du changement semblait prendre le pas sur la première, ce qui est imputable à la mise en variation de l'ensemble des contraintes que l'on a décrites sous la forme de quatre seuils d'engagement : la contrainte légale, la mise en discussion publique, l'attention-vigilance accrue et enfin le monde des objets déposés dans l'environnement. D'un point de vue pragmatique, les nouveaux formats de l'action et du jugement peuvent opérer durablement si l'on traite symétriquement ces différents jeux de contrainte. Les effets à court terme liés à des événements, des annonces ou des opérations spectaculaires, ne peuvent donner lieu à une structuration à long terme, qu'en prenant corps dans des dispositifs et des dispositions modifiant les usages par leur insertion naturelle dans les conduites ordinaires. On sait que le dossier de la sécurité routière se distingue d'autres dossiers de risques, par l'importance du consentement : comme en matière de tabagisme, on a affaire à un risque consenti dont les personnes sont les acteurs-auteurs. En même temps des contraintes fortes – comme les déplacements professionnels et les capacités de mobilité des personnes – pèsent sur les changements d'attitude et permettent de relativiser l'idée de consentement et de redistribuer les responsabilités.

A travers les matériaux recueillis, on a vu comment un argument est d'autant plus solide en matière de sécurité routière qu'il parvient à lier les quatre épreuves fondamentales que doit surmonter l'usager modèle : sens de la légalité, appréciation juste de ses capacités de vigilance, prise en compte discursive de la pluralité des points de vue, et faculté de se couler dans les dispositifs. Dans le partage des récits et des expériences et leur mise en rapport avec des règles et des institutions, peut se dessiner un déplacement conséquent dans la manière d'envisager de nouveaux programmes d'action publique : une autre possibilité de verbalisation qui permette aux acteurs de faire valoir leurs expériences et de sortir de l'opposition entre pratique privée et discours public, transgression tacite et adhésion formelle aux règles, chance et malchance, ruse et obéissance. La problématique qui sous-tend cette proposition conduit à confronter cinq modèles d'action et de jugement, mis en présence à chaque fois qu'une personne – ou un groupe – endosse la qualité d' « usager de la route » :

- Un modèle inspiré par **l'épreuve sportive**. La conduite semble en effet être appréhendée, plus ou moins explicitement, par bon nombre de conducteurs, comme une pratique d'amateur dont on a acquis la licence via le permis de conduire. Le « bon conducteur » ne roule pas trop lentement et n'a pas peur en voiture, car il anticipe constamment les erreurs des autres, apprend à discerner les sources de danger, développe une capacité d'anticipation et de vigilance, connaît ses limites, sait reconnaître les styles de conduite... Il y a un modèle de performance en œuvre et on a essayé d'en déployer les ressorts en suivant les personnes au

plus près. On a vu que ce modèle est difficilement transportable dans une argumentation publique puisqu'il est rarement construit sous une forme positive. Soient deux exemples, séparés par plus de 14 ans de distance :

« Il restera à persuader, par des campagnes de communication appropriées, les amoureux du volant que la voiture n'est pas un sport, mais un mode de locomotion, et que la nationale 20 n'a rien à voir avec le circuit du Castellet. » (Le Monde, 06/10/1988)

« La route c'est sérieux, conduire n'est pas un sport et respecter les autres est un devoir. » (Un intervenant sur le Forum Libération, « 8000 morts sur la route, une fatalité ? », 10/11/2002)

- Faisant plus facilement le passage entre l'expérience directe de la route et le développement d'arguments dans des arènes publiques, un deuxième modèle de conduite repose sur une logique de **vigilance et d'alerte**. Même face à des dangers fortement constitués publiquement, on a pu montrer que des phases d'oubli, de sommeil, d'indifférence ou de perte de prises sont fatales. La question qui se pose ici est celle des méthodes que se donnent les acteurs pour rester vigilants et des formes d'alerte qu'ils peuvent eux-mêmes lancer (dangerosité d'un carrefour, d'un comportement, etc.) ;

- Le troisième modèle qui est convoqué fréquemment est celui du **civisme et de la prise en compte d'autrui**. La conduite engendre une tension constamment renouvelée entre intérêt individuel et intérêt collectif, entre volonté de puissance et souci de l'autre. On a vu comment les différentes façons de construire l'éthique du conducteur et de lier cette éthique aux plans précédents pouvaient prendre corps dans des épreuves de réalité. Ce modèle semble a priori dominer tous les autres par son caractère éminemment moral. Ainsi le site de Claude Got⁵⁴ consacré à la sécurité routière est marqué d'emblée par cette référence : « Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne » (article 3 de la déclaration universelle des droits de l'homme). Il ajoute : « la lutte contre la première cause de mort des jeunes adultes est une priorité. Un pays qui ne respecte pas l'être humain sur la route ne peut conserver les références qui permettent d'échapper à la barbarie. » D'un point de vue pragmatique, on doit prendre au sérieux l'ensemble des raisons que peuvent invoquer les personnes pour se soustraire à un tel impératif d'allure kantienne. Et du point de vue de l'analyse des controverses, on voit surgir les différentes façons de construire les notions de liberté et de discipline, d'obligation et de souci de soi.

- Un quatrième modèle s'accroche assez facilement au précédent : c'est celui de l'**alignement volontaire sur des contraintes légales** engageant un rapport positif à l'autorité de l'Etat. On entre ici dans une logique de l'obéissance, qui dans nos sociétés contemporaines fondées sur une régulation par la critique, s'appuie sur la possibilité d'un mode d'exercice rationnel de l'autorité. Ce modèle ne tient que par un syllogisme du type : si les autorités adoptent une politique rationnelle en matière de sécurité routière, alors c'est pour de bonnes raisons que la loi contraint et sanctionne les conducteurs. La critique des pouvoirs publics a besoin de cette proposition élémentaire pour être fondée : c'est le cas par exemple lorsque des usagers de la route dénoncent le caractère « illogique » ou « absurde » de certains dispositifs. On a montré que cette nécessité de la présence de l'Etat dans des activités ordinaires en monde ouvert ne recouvre que partiellement la précédente, celle de la « civilité » : ainsi, l'étude de multiples interventions montre que l'on peut s'estimer particulièrement « civique », c'est-à-dire

⁵⁴ Voir en annexe, le programme fort en sécurité routière de C. Got.

« attentif aux autres », tout en manifestant une forme de résistance, voire de rébellion, vis-à-vis des dispositifs réglementaires et légaux. Un conducteur résumait cette tension ainsi : « la loi est la conscience de ceux qui n'en ont pas mais ne doit pas donner mauvaise conscience à ceux qui en ont ».

- Enfin un dernier modèle se situe un plan du **calcul et de la rationalité économiques**. On a vu dans de multiples entretiens, la route coûte cher à de nombreux acteurs et ces derniers passent leur temps à faire des calculs, développer des stratégies, optimiser contraintes et ressources. Qu'il s'agisse des risques d'amende, du prix des assurances, du coût des autoroutes, des charges associées à l'entretien des véhicules, des investissements collectifs, tout un ensemble d'éléments comptables entrent dans les conduites et les argumentations.

Ces cinq modèles permettent de mieux saisir les points de tension et les sources de controverses du dossier. D'abord, les acteurs ont tendance à privilégier un modèle et un seul, ce qui pèse sur la réalisation collective d'un véritable sens commun de la sécurité routière. En effet pour qu'un accord collectif de fond puisse opérer, il faut que les différents modèles cohabitent chez les mêmes personnes au lieu d'être développés comme autant de cultures en conflit. On a vu qu'un argument fort allait dans le sens de cette contrainte : la possibilité d'interchangeabilité des rôles : passager / conducteur ; automobiliste / piéton / cycliste / motocycliste ; transport individuel / transport collectif ; riverain / conducteur / contribuable ; victime / coupable / témoin / juge. Les signes de présence de ce schème de l'interchangeabilité sont divers mais n'ont pas encore trouvé d'explicitation suffisante dans l'espace public. Un autre apport de cette recherche concerne l'inventivité des acteurs qui n'est pas toujours relayée au niveau institutionnel. Par exemple, un conducteur évoque la possibilité d'instituer pour le trajet familial, et via une sorte de jeu pour enfants, l'équivalent de ce qui existe pour les transports collectifs les plus réglementés (briefing, compte-rendu). Plus classiquement, un autre dénonce des blocages plus politiques: " Pourquoi ne bride-t-on pas les moteurs ? ". Un autre encore, garagiste de son état, pratiquant le " stock-car ", qui lui permet de " se défouler " et de rester " cool sur la route ", dit : " ce qui ne va pas, c'est que les gens passent pour la plupart leur permis en ville et n'ont jamais pilé à 140 km/heure. Ils n'ont pas l'expérience physique du choc, il faudrait ajouter ça dans les épreuves du permis ". Dans un des forums étudiés, un intervenant réagit, en date du 21 mars 2003, en demandant « où en sont les projets européens concernant la limitation de vitesse des véhicules dès leur fabrication ? Il en était question, il me semble dans la campagne pré et pro-européenne. Des solutions existent. Le problème c'est que personne ne s'en préoccupe, ni le ministère de la santé, ni le ministère des transports. Ha oui, c'est vrai, il faut vendre des voitures puissantes. Et puis les français AIMENT la vitesse. A l'Etat de prendre la responsabilité de la sécurité de ces citoyens, malgré eux, s'il le faut. »

L'invention de dispositifs pour rendre tangible le danger et accroître la vigilance a d'autant plus de chance de prendre qu'elle repose sur une participation de ceux qui font et subissent le danger. A travers les corpus, on a pu construire le répertoire des innovations et des expériences auxquelles se livrent les acteurs pour avoir prise sur le monde en mouvement que constitue le monde de la route. D'autres hypothèses ont concerné l'impact des événements passés : les grands précédents agissent sans doute sur les représentations et les dispositifs mais chaque conducteur développe sa ligne de conduite en fonction de ses expériences marquantes et du type de milieu dans lequel il évolue. A cette ligne de raisonnement sur les précédents s'associe naturellement la question de l'impact des décisions judiciaires et des sanctions pénales. Enfin, depuis les années 1990, se multiplient les collectifs et les mouvements autour des enjeux de sécurité routière : forte activité des associations, et notamment de la Ligue

contre la violence routière, formes de conflits ou revendications comme dans le cas des poids lourds et du permis à points (conflit dur de l'été 1992), ou les mobilisations de motards (printemps 2002).

La construction d'un ensemble de corpus comme ceux qui ont servi pour cette étude devrait permettre d'esquisser un véritable observatoire des situations critiques liées à la conduite. On peut en effet imaginer la mise en réseau d'un espace coopératif permettant de cumuler les connaissances et les expériences et de repérer ce qui prend, et ce qui ne prend pas, dans le dossier de la sécurité routière, ce qui crée des tensions ou des écarts entre les expériences pratiques et les discours publics soumis à une contrainte de justification. Dans l'hypothèse d'une poursuite de ces travaux, on pourrait ainsi confronter comment chaque acteur, dans chacune des séries construites, organise les causes et les responsabilités, hiérarchise les dangers et les risques.

Nos enquêtes de terrain ont montré, qu'en dépit des tentatives courantes pour typifier les usagers de la route (délinquants de la route versus conducteurs modèles ou les jeunes et les personnes âgées,...), il y a une grande diversité d'attitudes possibles face aux modifications légales et politiques qui sont intervenues depuis 2002. La distribution des attitudes prend essentiellement deux formes. Selon les contextes d'action et de jugement, la même personne change de registre et peut passer de la critique frontale à l'adhésion formelle aux règles et aux normes (surtout quand il s'agit de les appliquer aux autres) ; en même temps, les différents groupes d'usagers n'investissent pas de la même manière, les contraintes du partage de la route : légalisme (quête de complétude des outils juridiques), expériences perceptuelles (mise en variation de l'engagement physique), reports sur l'aménagement des artéfacts dans l'environnement (par exemple, les cyclistes et l'aménagement de pistes cyclables) et argumentation publique développée par certains collectifs d'usagers (comme les motards dans le débat sur les feux de croisement)⁵⁵.

Nous avons fait l'hypothèse que l'interchangeabilité des rôles (possibilité pour une même personne de changer d'état et de prendre le point de vue d'autrui) était le facteur clé de la pérennisation d'une citoyenneté routière, construite sur l'expérience et elle-même productrice de sécurité au sens où elle crée une attention plus grande aux contraintes des autres. Par rapport à cette hypothèse initiale de l'interchangeabilité, on constate empiriquement que des asymétries très fortes persistent encore entre les différents usagers de la route selon le degré d'existence et les capacités de mobilisation des collectifs.

L'émergence et la multiplication des scènes de débats contribuent à l'aménagement de points de passage entre les différents usagers (effet dialogique de tout débat) mais sont aussi saturées de stratégies et de rapports de force qui tournent autour d'une idée de symétrie entre les usagers. Autrement dit, l'organisation des débats publics doit tenir compte d'un double mouvement : d'un côté, la multiplication des points de rapprochement entre des intérêts

⁵⁵ On peut mentionner ici à titre de « contre-«épreuve » ou de « validation par l'exemple », les expériences menées dans plusieurs communes des Pays-Bas dans lesquelles les signalisations ont été supprimées (ni feu, ni trottoir, ni passage piéton, ni priorité...). On y parle de « philosophie de l'espace partagé » par les usagers de la route... Une certaine de communes aurait lancé ce projet, le « but étant de responsabiliser chacun en demandant de porter toute leur attention sur les autres. » Selon Hans Mondermann, l'initiateur du projet, il s'agit précisément de passer d'un codage des comportements à un niveau supérieur de prise en charge collective de la distribution des usages, soit une définition possible du civisme : « Les gens s'autodisciplinent, ce qu'ils font naturellement bien mieux que lorsque c'est le gouvernement qui s'en mêle. »

divergents, et de l'autre, la manifestation de points de rupture entre des expériences radicalement opposées. Plutôt que de chercher à construire à tout prix des débats visant le consensus, il est sans doute préférable de laisser une place au dissensus en faisant de la discussion publique un lieu d'explication des multiples formes d'attachement et de concernement des acteurs.

Bien que ce soit peut-être conjoncturel, on entrevoit à travers nos matériaux, une propension certaine au rapprochement des différents usagers de la route, notamment sur la place dominante de la voiture individuelle qui a marqué les décennies précédentes. Une série de contraintes (prix de l'essence, difficulté de circulation...) sont désormais plus partagées et favorisent des reconfigurations : on envisage plus facilement de prendre un vélo ou des transports en commun. En même temps, le contexte rend possible des actions radicales (comme par exemple les « dégonfleurs » de 4x4 urbains).

La mise en débat de la sécurité routière et la participation des usagers, modifie les expériences de la route. On a montré que cette modification est possible parce que les objets en cause sont directement saisissables par les acteurs, saisissables au double sens : celle d'une compréhension plus globale et celle d'une expérience perceptuelle plus fine. Un bon exemple de la dynamique entre expérience et argumentation est la manière dont les personnes se saisissent des statistiques dans leurs arguments. De ce point de vue, la construction d'une délégation technique verticale (c'est-à-dire le fait que la sécurité routière soit avant tout considérée comme l'affaire des experts et des dispositifs techniques) est peu compatible avec l'idée d'une réappropriation discursive des expériences et des contraintes par l'ensemble des acteurs. Autrement dit, la délégation technique ne doit pas être abolie mais sans cesse rediscutée dans des arènes collectives.

Aujourd'hui, il est difficile de modifier un carrefour, de changer un équipement, de lancer une campagne de prévention, sans passer par un débat. Auparavant, la mise en discussion des contraintes pratiques qui engageaient la sécurité routière était surtout confinée dans les conversations informelles via des anecdotes traitées comme des expériences marquantes au fil de péripéties singulières moins fortement reliées aux formes publiques du jugement. Désormais, la publicité (au sens habermassien) des expériences et des arguments peut leur donner un rôle de régulation susceptible de prendre le relais après la phase répressive qui a marqué les années 2002-2005.

On a également pu montrer qu'une augmentation du caractère délibératif ou discursif des expériences de la route, pouvait être assurée par l'insistance sur le rôle du passager comme incarnation de la double contrainte de vigilance et d'argumentation directement dans l'action.

On constate que la globalisation des expériences et des raisonnements produit un relativisme beaucoup plus fort sur les normes officielles : par exemple, les discussions sur les conséquences de la vitesse engendrent un travail interprétatif à partir des différentes politiques nationales. Sans aller jusqu'à suivre pour l'instant Ulrich Beck, il semble bien que la construction et le traitement des problèmes dans un seul cadre national, soient condamnés du point de vue non seulement de leur légitimité cosmopolitique mais aussi de leur efficacité pratique.

Avec la présence de l'autre dans l'espace routier, la vigilance n'est pas simplement un travail perceptuel permanent sur son propre rapport au déplacement, mais aussi une réflexivité accrue du fait de l'exigence de compte-rendu du moindre événement perturbateur. L'ensemble des éléments de la nouvelle configuration (augmentation de la répression, plus grande mise en débat, redéfinitions de l'environnement physique via les aménagements successifs incorporant

les contraintes de la route...) fait peser sur tous les acteurs, des simples usagers aux porte-parole de groupes ou des instances officielles une contrainte de justification plus grande de leurs pratiques et de leurs doctrines. L'expérience perceptuelle qui sous-tend les mouvements dans l'espace, constitue de fait, le parent pauvre de ces transformations. Il serait important que les protocoles de formation et de prévention prennent plus en compte ce qui se révèle encore trop souvent sur le mode de la subjectivité ineffable, voire de la honte, comme on l'a vu avec les expériences de « conduites sportives ». Ainsi, on peut repérer dans nos matériaux une sorte de compression de l'expression publique des expériences sensibles les plus ordinaires. En même temps, on voit se développer des formes de résistance jouant sur une inventivité continue qui exploite les failles des dispositifs.

Bibliographie

Akrich, M., & Méadel, C., (2002), Prendre ses médicaments/prendre la parole : les usages des médicaments par les patients dans les listes de discussion électroniques. *Sciences Sociales et Santé*, vol.20, 1, mars 2002, p. 89-114, p. 92.

Beaudoin, V., & J. Velkovska, (1999), Constitution d'un espace de communication sur Internet, *Réseaux*, 97, Tome 17, 121-177.

Berthoz, A., (1997), *Le sens du mouvement*. Paris : O. Jacob.

Boltanski, L., (1975), « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2.

Boltanski, L., (1990), *L'Amour et la Justice comme compétences*. Paris : Métailié.

Borraz, O., (2005), Vers une sociologie du risque ?. O. Borraz, C. Gilbert et P.-B. Joly, *Risques, crises et incertitudes : pour une analyse critique*. Cahiers du GIS Risques Collectifs et Situations de Crise, 3, mars 2005.

Cardon, D., & Mallard, A., (2001), De clic en clic. Créativité et rationalisation dans les usages des intrants d'entreprise. *Sociologie du travail*, 43, 309-326.

Chateauraynaud, F., (1997), Vigilance et transformation. Présence corporelle et responsabilité dans la conduite des dispositifs techniques. *Réseaux*, 85, septembre-octobre 1997, 101-127.

Chateauraynaud, F., (1999), " Qui est garant de la vigilance collective ? " *Environnement et société*. Belgique, 23, octobre 1999, 7-32.

Chateauraynaud, F., (2003), *Prospéro. Une technologie littéraire pour les sciences humaines*. Paris : CNRS.

Chateauraynaud, F., (2004), Invention argumentative et débat public – Regard sociologique sur l'origine des bons arguments. *Cahiers d'Economie politique*, mai 2004.

Chateauraynaud, F., (2005), La contrainte argumentative. Les formes de l'argumentation entre cadres délibératifs et puissances d'expression politiques. *Revue Européenne des Sciences Sociales*, à paraître.

Chateauraynaud, F., et Torny, D. (1999), *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*. Paris : EHESS, 480 p.

Cohen, S., Duval, H., Lassare, S., et Orfeuil, J.-P. (1998), *Limitations de vitesse. Les décisions publiques et leurs effets*. Paris : Hermès.

Deleuze, G. (1988), *Le Pli. Leibniz et le baroque*. Paris, Minuit.

Duret, P., et Trabal, P. (2001), *Le sport et ses affaires. Une sociologie de la justice de l'épreuve sportive*. Paris : Métailié.

Esterle-Hedibel, M., (1998), *Les actions d'insertion par l'apprentissage de la conduite et la préparation aux métiers de la route*. Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales. La documentation française.

- Falguères, S., (2005), S'engager dans une discussion politique sur le web. Analyse des forums du Monde, de Libération et du Figaro. *Communication au séminaire Démocratie Electronique*. Paris, 27 janvier 2005.
- Goffman, E., (1973), *La mise en scène de la vie quotidienne, Les relations en public*. Tome II. Paris : Minit.
- Lagier, L.G., (1996), *Sécurité routière, drogues licites ou illicites et médicaments*. Livre Blanc Rapport au Premier ministre, 1996.
- Lascoumes P., Callon M., Barthe Y., (2001), *Agir dans un monde incertain*. Paris : Seuil.
- Latour, B., (1993). *Petites leçons de sociologie des sciences*. La découverte.
- Latour, B., (1993). Les cornéliens dilemmes d'une ceinture de sécurité. *Petites leçons de sociologie des sciences*. La découverte. 25-32.
- Le système autoroutier français : entre monopole et concurrence. *Problèmes économiques*, 2660, 12 avril 2000, 11-14.
- Lejeune, C., (2004), *Sociologie d'un annuaire de sites Internet. Les sciences documentaires saisies par l'informatique libre*, Thèse de Doctorat en sociologie, sous la direction de R. Doutrelepon, Université de Liège.
- Livre blanc sur « La sécurité routière »* - Documentation Française – 1 vol. 160 p. Paris 1989.
- Massin, I., (1998), *Pour une sécurité routière plus citoyenne*. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme.
- Merleau-Ponty, M., (1945), *Phénoménologie de la perception*. Paris : Gallimard.
- Namias, R., (1995), *Vitesse et sécurité routière*. coll. Rapports officiels, 208 p.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, Grands thèmes de la sécurité routière en 1995, 1996.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2000, 2001
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, La sécurité des motocyclettes en 1999,
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, La sécurité des poids lourds en 1999
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, La sécurité des piétons en 1995, Etude sectorielle, 1997.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, La sécurité routière dans la province du Québec, 1994.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, Les dispositifs de retenue pour enfants en 1994 : utilisation et efficacité, 1995.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, Sécurité routière : bilan annuel 1999
- Orfeuill, J.-P., (2001), L'automobile en questions. *Problèmes politiques et sociaux*. n° 851-52.
- Perez-Diaz, C., (1998), *Jeux avec des règles pénales*. Paris : L'Harmattan. 1 vol. 320 p.

Perez-Diaz, C., et Lombard F. (1992), *Les contraventions routières : de la constatation à l'exécution des sanctions*. Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales - 1 vol. 247 p. Paris.

Petit, P., (2004), *Penser en société. Essai de métaphysique sociale et de méthodologie*. Paris : puf.

Pharo, P., (1985), *Le civisme ordinaire*. Paris : Librairie des Méridiens - Klincksieck.

Pharo, P., (1997), *Sociologie de l'esprit : Conceptualisation et vie sociale*. Paris : Puf.

Reigner, H., (2004), *L'idéologie anonyme d'un objet dépolitisé : la sécurité routière*.

Routes, espace incertain. Sécurité routière, les ajustements d'une cause nationale, Cahiers de la sécurité intérieure, n° 25, Institut des hautes études de la sécurité intérieure, 1996.

Vallet, M., et Khardi, S. (dir), (1995), *Vigilance et transports. Aspects fondamentaux, dégradation et prévention*. Lyon : PUL.

Varela F. et al. (1993), *L'inscription corporelle de l'esprit* ; Paris : Seuil

Sites Internet cités dans le rapport

<http://www.securiteroutiere.gouv.fr>

<http://www.securite-routiere.org> (site de Claude Got)

<http://perso.wanadoo.fr/metasystems/Repression.html>

<http://www.inrets.fr>

<http://www.mdb-idf.org> (Mouvement de défense de la bicyclette)

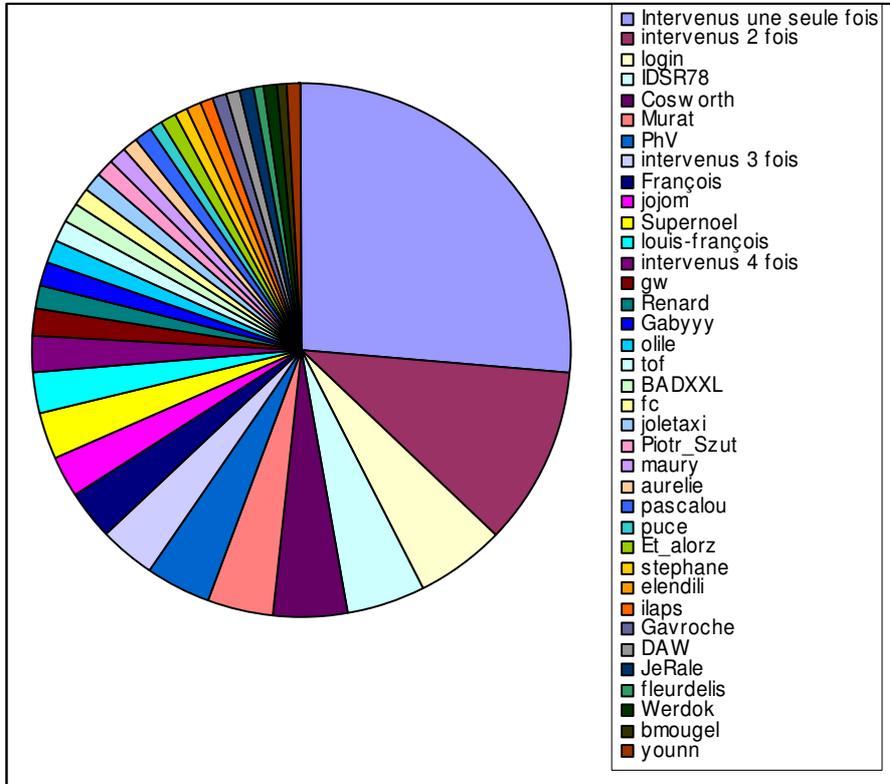
<http://www.velorution.org>

<http://www.violenceroutiere.org/> (Ligue contre la violence routière)

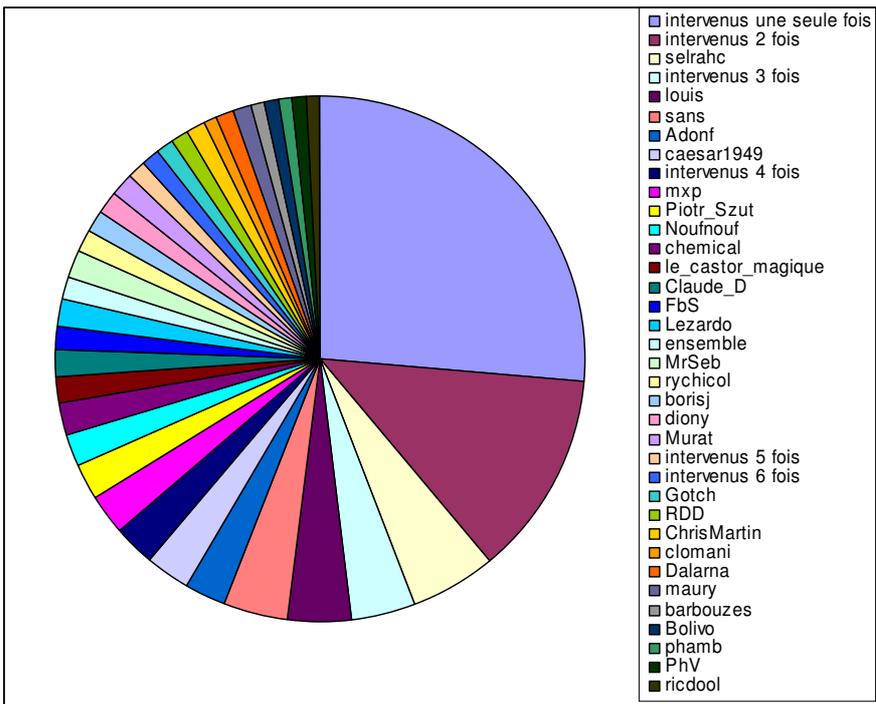
Annexes

Distribution des interventions par auteur dans les forums

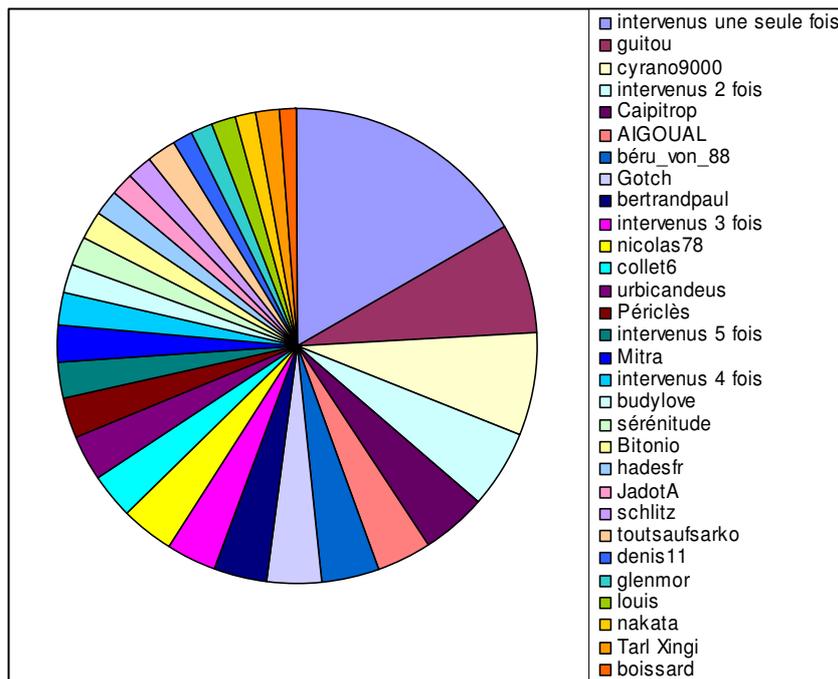
Forum 2000



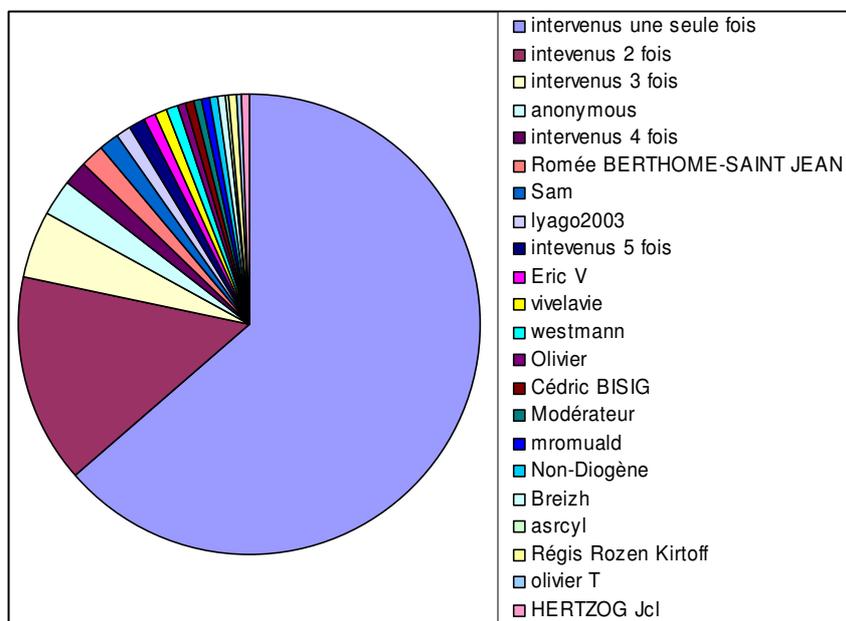
Forum 2002



Forum 2004



Forum 2005



Liste des entretiens réalisés

Sur la cinquantaine de « rencontres » effectuées sur le terrain, 35 ont donné lieu à des entretiens suffisamment denses et précis pour être retranscrits et insérés dans un corpus informatisé. Certaines personnes ont été vues à plusieurs reprises. Le titre donné à chaque entretien est essentiellement « décoratif » bien qu'il s'efforce de résumer à peu près l'orientation donnée par la personne ou les personnes interrogées. Il y a en effet 4 entretiens collectifs fonctionnant comme de mini « focus groups ». Tout en restant foncièrement non-directif, les entretiens ont été menés de façon à mettre en évidence les épreuves marquantes auxquelles les personnes associent des analyses ou des leçons particulières, les propriétés singulières du type de conduite, les dangers que l'individu pense pouvoir ou non éviter, les jugements qu'il porte sur des situations typiques, etc. La table ci-dessous est triée par ordre chronologique.

Franck	24/09/2004	Le "Loueur" de voiture
Christiane	26/09/2004	La moto dans Paris
Vences	26/09/2004	Le joueur sur autoroute
Alexandrine	30/09/2004	La monitrice d'auto -école
Grégoire	05/10/2004	Chercheur de limites
Stéphane	20/10/2004	Accusé mais pas coupable
Loïc et Liliane	15/11/2004	La voiture d'occasion
Paul	01/12/2004	La peur au volant
François	07/12/2004	La bagarre au coin de la rue
Antoine	12/01/2005	La « fatigue » du/au volant
Marcelline	21/01/2005	Une conductrice sportive
Michel	21/01/2005	Je suis un « professionnel de la route »
Pauline	21/01/2005	Récidiviste malgré elle
Marcel et Ginette	24/01/2005	Conduire au troisième âge
Martin	25/01/2005	Le « Marseillais »
Pierre	01/02/2005	Un conducteur sans problème
Annette	07/02/2005	Une vélorutionnaire
Suzanne	14/02/2005	La chauffeuse de bus
Anne	16/02/2005	Une mère de famille
Fabrice	18/02/2005	Du bus à la voiture
Jean-Luc	10/03/2005	Un taxi « tranquille »
Chantal	15/03/2005	Une accidentée miraculée
Constance	15/03/2005	En route vers l'utopie
Nicole	15/03/2005	Les gens sont bizarres
Xavier	22/03/2005	Oui à l'aménagement pour cycliste rapide
Xavier	22/03/2005	Oui à l'aménagement pour cycliste rapide 2
Xavier	22/03/2005	Pour une conduite sportive à vélo
Hervé	15/04/2005	« Speed, très speed »
Marie	21/04/2005	« toxicomanie du portable »
Nicolas	15/07/2005	Le modèle allemand
Maryse	31/07/2005	Consciencieusement vôtre
Hubert	13/09/2005	En lutte contre la limitation de la vitesse
La famille Maurice	14/09/2005	Un point de vue familial (focus group)
La famille Jeannot	15/09/2005	Un autre point de vue de la familial (focus group)
Yves	10/10/2005	Un sentiment d'injustice

Liste des catégories d'entités spécifiques à l'étude :

Contenu du fichier des catégories : DIC- Route\route.cat

Liste des catégories d'entité

CATEGORIE : Seuil1Attention-vigilance

abstraction, adaptation, anticipation, anticiper, appréciation, apprendre, apprentissage, aptitude, aptitudes, attention, attitude, attitudes, comportement, comportements, compréhension, culture, décision, décisions, évitements, exercice, expérimentation, fatigue, formation, forme d'apprentissage, gaffe, glissade, habileté, incompréhension, incompréhensions, leçon, leçons, limite, limites, maîtrise, manque de confiance, pédagogie, précaution, prévention, réflexe, réflexes, rendre compte, repères, routine, routines, savoir faire, savoir-faire, sécurisation, vigilance, vigilant.

CATEGORIE : Seuil2Agencements-cohérents

ABS, aire de repos, aire de service, aire de services, aires de repos, aires de service, aires de services, aménagement, autoroute, autoroutes, boîte automatique, carrefour, ceintures, chicane, chicanes, clignotant, clignotants, croisement, environnement, environnements, équipement, équipements, espace de stationnement, feu, feu rouge, feu vert, feux rouge, feux rouges, feu vert, feux verts, guidon, limiteur de vitesse, limiteurs de vitesse, milieu urbain, pancartes, panneau, panneaux, pare-brise, parking, passage piéton, phares, piste, piste cyclable, piste pour vélo, piste vélo, pistes, pistes cyclable, pistes vélo, place de stationnement, place pour stationner, places de stationnement, régulateur de vitesse, régulateurs de vitesse, rond point, rond points, rond-point, rond-points, ronds points, roue, signalisation, signalisations, stationnement, trottoir, trottoirs, tunnel, tunnels, voie, voie bus, voies, voies bus, volant, volants.

CATEGORIE : Seuil3Controles-et-sanctions

amende, amendes, bonus, brigade, brigades, condamnations, Contrôle, contrôles routiers, culpabilité, de ma faute, délit, délits, feu rouge, flash, flic, flics, gendarme, gendarmerie, gendarmes, illicite, illicites, interdiction, interdictions, intervention policière, malus, P.V, points, police, policiers, preuve, preuves, prison, procès, procès verbal, pv, PV, répression, Répression, réprimandes, retrait, retrait de permis, retraits, sanction, sanctions, sentence, sentences.

CATEGORIE : Seuil4Mise-en-discussion-public

accord, adhésion, affiliation, agrégation, altruisme, argument, association, ça rapproche les gens, civilité, civisme, collectif, collectifs, collective, collectivité, contestation, covoiturage, débat, débats, discussion, discussions, engagement citoyen, enquête, enquêtes, esprit plutôt militant, fédération, groupement, idée, incivisme, lobbies, lobby, lobbying, manif, manifestation, messages, militante politique et citoyenne, mouvement antifasciste, mouvement cycliste, mouvement politique, mouvements antifascistes, négociation, plein de réponses, porte parole, porte-parole, pression, pression morale, procès, proche idéologiquement parlant, question, questions, réflexion, réflexions, regroupement, réponses, sondage, sondages, syndicat, témoignage, union.

Les thèmes qui augmentent dans les entretiens lorsqu'on les compare avec les forums

vigilant	1150%
vélo	853%
roue	825%
scooters	685%
scooter	617%
rétros	594%
boîte	553%
avocat	547%
passage piéton	530%
départ	525%
trottoir	502%
rigueur	496%
la gauche	492%
femme	490%
vélos	481%
ROLLERS@	471%
aménagement	471%
flux	471%
aménagements	447%
copains	441%
groupe	435%
mère	421%
AUTOBUS@	421%
retard	408%
expériences	405%
histoire	397%
sport	393%
pote	376%
arrivée	373%
café	370%
orange	365%
musique	357%
chien	352%
père	351%
grille	347%
écoute	335%
attention	331%
auto-école	314%
vert	306%

super	296%
Paris	293%
feu	290%
bois	290%
téléphone	285%
réflexe	281%
confiance	274%
gestes	269%
souvenir	269%
maîtrise	268%
trajet	261%
habitude	260%
tendance	259%
clients	257%
vent	253%
gueule	253%
klaxon	242%
LES-VIEUX@	238%
procès	238%
freins	237%
accélération	233%
transport en commun	231%
descente	230%
vacances	228%
injustice	226%
métro	223%
ballon	221%
moto	217%
chez moi	217%
idéal	217%
impression	216%
dossier	214%
sens interdit	211%
client	211%
PASSAGERS@	208%
flash	207%
tunnel	203%
arrêt	200%

Ce qui diminue dans les entretiens

codes	-99%
forum	-99%
allumage	-98%
responsables	-97%
ELITES@	-97%
majorité	-97%
message	-96%
site	-95%
accidents de la route	-95%
mortalité	-95%
augmentation	-95%
éducation	-95%
chiffres	-95%
CITOYENS@	-95%
chiffre	-94%
Km/h	-94%
réseau	-94%
luminosité	-94%
éclairage	-94%
Français	-94%
statistiques	-94%
mesure	-94%
non respect	-93%
progrès	-93%
croisements	-93%
moyenne	-93%
utilisation	-93%
causes	-93%
ETATS-UNIS@	-93%
BRIDAGE@	-93%
ENTREPRISES@	-93%
solutions	-93%
éblouissement	-92%
Landes	-92%
drogue	-92%
contrôle technique	-92%
courage	-92%
connaissance	-92%
phare	-92%
chauffards	-92%
mesures	-92%
communication	-91%
défaut	-91%
GPS	-91%
budget	-91%
réduction	-91%
énergie	-91%
insécurité	-91%
DELINQUANTS@	-91%
pays	-91%

ETAT-CENTRAL@	-91%
équipements	-90%
propositions	-90%
techniques	-90%
diminution	-90%
mérite	-90%
résultat	-90%
PREFET@	-90%
débat	-90%
brouillard	-90%
feux de croisement	-90%
bilan	-89%
verglas	-89%
rappel	-89%
prison	-89%
chauffard	-89%
raisonnement	-89%
expérimentation	-88%
armes	-88%
actes	-88%
Répression	-88%
domaines	-88%
droits	-88%
obstacle	-88%
ampoules	-88%
efficacité	-88%
réponse	-88%
pourcentage	-87%
libertés	-87%
origine	-87%
LE-POUVOIR@	-87%
partage	-87%
dispositif	-87%
analyse	-87%
caisses	-87%
dépassement	-87%
solution	-87%
adultes	-86%
acte	-86%
chocs	-86%
pubs	-86%
auto-écoles	-86%
équipement	-86%
non-respect	-86%
pilote	-86%
absence	-86%
information	-86%
usage	-86%

Thèmes présents dans les forums et absents dans les entretiens

carburant	106
infrastructures	104
réglementation	104
Vitesse	103
Murat	90
port	88
réseau routier	81
fatalité	77
PARLEMENT@	67
application	66
contribution	61
météo	61
mentalités	59
arme	59
taxes	58
industrie	57
démagogie	56
démocratie	55
délinquance	53
comparaison	53
actions	53
calcul	53
mépris	52
l'homme	52
densité	52
voisins	50
utilisateurs	49
villages	49
limiteur	49
DEPARTEMENT@	47
infrastructure	47
gouvernements	46
suppression	46
impunité	45
Gayssot	45
chômage	45
PARTI-SOCIALISTE@	44

surconsommation	44
internautes	43
vente	43
minorité	43
plaques	42
recommandation	42
contrevenants	41
dangerosité	41
grande majorité	41
mouchard	41
Allumage	40
proportion	39
hécatombe	39
peines	38
surveillance	38
impôts	38
avenir	37
technologie	37
login	37
option	37
Adonf	36
performances	36
hypocrisie	36
lecture	36
délation	36
Résultat	35
Libé	35
contributions	35
Prévention	35
pays nordiques	35
points noirs	35
tableau de bord	35
incivilité	35
élus	34
conclusions	34
fonctionnement	34

Absent dans les forums

EXPERIENCES-MARQUANTES@	42
Ivry	9
guillemets	9
beau-père	9
temps-là	8
Poissy	8
deux-chevaux	8
boum	7
bien-être	6
Speed	6
porte-à-faux	5
greffier	5
Arlon	5
Dreux	5
Issy-les-Moulineaux	5
J9	5
Raspail	4
disputes	4
Bruges	4
pharmacie	4
Les gars	4
cross	4
Invalides	3
Tiberi	3
MDB	3
dispute	3
laissez-passer	3
cousine	3
Barthes	3

instance	3
Pelletier	3
manettes	3
bruit de fond	3
Corolla	3
engueulade	3
époque-là	3
Opéra	3
copilote	3
tapage	3
dépréciation	3
marchepied	3
question de principe	3
Arras	3
Suresnes	3
Saint-Cloud	3
casino	3
loupes	3
R11	3
Austerlitz	2
Charles de Gaulle Étoile	2
gling	2
surplace	2
liste de diffusion	2
angle de vue	2
militantisme	2
abats	2
centre historique	2

En termes de catégories, dans les entretiens on voit surtout monter :

Discours Ecologique	339
Attention/Vigilance	165
Relations-personnelles	109
Relations familiales	102
Vie quotidienne	78
Logique de point de vue	66
Logique judiciaire	66
Prospective	63
Inquiétude	52

Ce qui diminue par rapport aux forums

Réflexivité sur le forum	-96
Approche Epidémiologique	-90
Sociologie politique	-90
Mode de preuve expérimentale	-89
Logique de décision et d'action	-84
Météorologie/Climatologie	-83
Contamination/Transmission	-80
Economie de l'énergie	-78
Régime de controverse	-75
Raisonnement statistique	-72
Dispositifs gestionnaires	-68
Rhétorique scientifique	-67
Modes-de-Dénonciation	-66
Gestion des risques	-65
Civisme ordinaire	-63

Comparaisons de valeurs d'indices dans les 4 forums et le corpus d'entretiens

Fréquence de mais

entretiens	13,473807
route2002	13,082084
route2000	12,997495
route2004	12,594059
route2005	12,088539

Indice de présence de l'Etat

route2005	47,395836
route2000	25,212463
route2004	24,549549
route2002	22,269808
entretiens	2,852050

Indice de discours rapporté

route2002	0,325572
route2000	0,208739
route2005	0,207069
route2004	0,198020
entretiens	0,083949

Indice de relation critique à l'Etat

route2005	0,742592
route2000	0,584470
route2004	0,435644
route2002	0,394633
entretiens	0,008395

Indice de morbidité

route2000	72,521248
route2002	68,736618
route2004	49,324326
route2005	37,065971
entretiens	9,625669

Indice de présence des statistiques

route2000	18,980169
route2005	14,149305
route2002	13,597430
route2004	11,486486
entretiens	1,960784

Indice de normativité

route2005	10,032131
route2000	7,472864
route2002	6,846882
entretiens	4,625587
route2004	4,613862

Indice de protestation

route2005	7,378472
route2002	6,423983
route2000	5,949008
entretiens	4,812834
route2004	4,504504

Indice de réalisme

route2005	129,079865
route2000	126,487259
route2002	124,411133
route2004	91,216217
entretiens	57,575756

Indice économique

route2005	60,937500
route2000	39,801701
route2004	34,234234
route2002	32,441113
entretiens	17,112299

Indice de surqualification

route2004	269,070007
route2000	265,579987
route2002	250,680008
route2005	222,040009
entretiens	157,439987

Indice global de dénonciation

route2000	10,311718
route2002	9,402131
route2005	9,310960
route2004	9,306931
entretiens	2,820685

Indice judiciaire

route2002	21,841543
entretiens	21,212122
route2000	20,254957
route2004	15,990991
route2005	13,368055

Indice science

route2005	20,225695
route2000	15,864022
route2002	11,884368
route2004	10,135135
entretiens	2,139037

Indice politique

route2005	21,788195
route2004	20,270269
route2002	18,308350
route2000	18,271954
entretiens	2,139037

Rapport futur / passé

route2005	1,549296
route2002	1,269231
route2000	1,205882
route2004	0,851852
entretiens	0,289855

Taux de sigles définis

route2005	3,298611
route2000	2,124646
route2002	2,034261
route2004	1,576577
entretiens	0,891266

Tableau des liens entre les différents usagers de la route
(4 corpus forums cumulés)

Type d'utilisateur A	Type d'utilisateur B	Force du lien	Nombre de textes
Automobiliste	Motard	427	149
Automobiliste	Piéton	313	112
Cycliste	Piéton	221	91
Automobiliste	Poids-Lourd	158	68
Automobiliste	Cycliste	119	45
Automobiliste	Passager	102	31
Motard	Piéton	95	42
Cycliste	Motard	73	31
Automobiliste	Autobus	53	23
Automobiliste	Taxi	50	19
Taxi	Autobus	32	11
Motard	Poids-Lourd	26	11
Poids-Lourd	Autobus	24	11
Motard	Autobus	21	6
Piéton	Poids-Lourd	20	11
Piéton	Autobus	17	12
Passager	Autobus	11	4
Passager	Piéton	11	5
Piéton	Roller	10	4
Motard	Passager	6	3
Piéton	Taxi	6	2
Cycliste	Passager	4	2
Motard	Taxi	4	2
Poids-Lourd	Roller	3	2
Cycliste	Autobus	3	2
Automobiliste	Roller	2	1
Motard	Roller	2	1
Passager	Poids-Lourd	2	1
Cycliste	Roller	2	1
Cycliste	Taxi	2	1
Poids-Lourd	Taxi	2	1
Passager	Taxi	1	1
Cycliste	Poids-Lourd	1	1
Passager	Roller	0	0
Roller	Autobus	0	0
Roller	Taxi	0	0

Tableau des liens entre les différents usagers de la route
(corpus entretiens)

Type d'utilisateur A	Type d'utilisateur B	Force du lien	Nombre de textes
Automobiliste	Autobus	26	4
Automobiliste	Piéton	17	7
Automobiliste	Poids-Lourd	16	4
Cycliste	Piéton	15	6
Taxi	Autobus	11	3
Automobiliste	Passager	10	6
Automobiliste	Cycliste	9	4
Piéton	Autobus	7	2
Automobiliste	Motard	6	4
Cycliste	Roller	6	3
Cycliste	Autobus	6	1
Motard	Piéton	5	2
Poids-Lourd	Autobus	4	2
Piéton	Poids-Lourd	4	2
Piéton	Roller	4	2
Motard	Autobus	4	1
Motard	Poids-Lourd	3	3
Cycliste	Motard	3	2
Poids-Lourd	Taxi	3	2
Passager	Piéton	2	1
Cycliste	Passager	2	1
Cycliste	Poids-Lourd	2	1
Automobiliste	Taxi	0	0
Passager	Autobus	0	0
Motard	Passager	0	0
Piéton	Taxi	0	0
Motard	Taxi	0	0
Poids-Lourd	Roller	0	0
Automobiliste	Roller	0	0
Motard	Roller	0	0
Passager	Poids-Lourd	0	0
Cycliste	Taxi	0	0
Passager	Taxi	0	0
Passager	Roller	0	0
Roller	Autobus	0	0
Roller	Taxi	0	0

Appendice : Kant sur la route ?

Les propositions de Claude Got pour un Plan gouvernemental de sécurité routière (12 décembre 2002)

Si l'action à long terme peut intégrer la formation, l'éducation, les modifications de l'infrastructure et des véhicules, le succès à court et moyen terme sera conditionné par le respect de la réglementation. Il dépendra de la volonté gouvernementale de faire appliquer le code de la route avec équité et détermination, en réformant le système de contrôle et de sanctions et en lui donnant les moyens de traiter une transgression massive des règles.

Le succès va donc dépendre d'une accumulation de mesures complémentaires, chacune traitant un aspect du problème. Si chaque mesure est considérée comme importante, avec une recherche exigeante de la qualité de sa mise en oeuvre, les résultats escomptés seront obtenus, car nous sommes confrontés à des comportements humains, et dans ce domaine les premiers succès assurent la crédibilité d'une action et renforcent ses effets.

Le succès comme l'échec se décidera dans la gestion des détails. L'automatisation du système de contrôle ne sera effective que dans plusieurs années. La première difficulté pour le Gouvernement est de décider et de mettre en oeuvre, dès le CISR de décembre, un ensemble de mesures immédiatement opérationnelles.

Mes 30 propositions sont les suivantes :

Organisation et actions générales

- Constituer une véritable délégation interministérielle à la sécurité routière, replacée auprès du Premier ministre, et appuyée sur une Agence française de Sécurité Routière (proposition 1),
- Organiser et présenter avec méthode le plan d'action gouvernemental (p.2),
- Organiser le plan gouvernemental suivant quatre axes (p.3),
- Créer une Agence Française de Sécurité Routière (p.4),
- Disposer dans chaque département d'une unité spécialisée de police ou de gendarmerie ne s'occupant que de sécurité routière (p.5),
- Etablir le profil en personnel et en matériel de l'unité départementale de police ou de gendarmerie routière et faire le bilan de l'existant (p.6),
- Etablir un programme d'identification des connaissances et des méthodes nécessaires pour prendre des décisions et évaluer leur action (p.7),
- Actions sur les risques liés à la vitesse
- Abaisser le seuil à partir duquel une vitesse excessive est sanctionnée (p.8),
- Utiliser les tickets de péage sur les autoroutes pour contrôler les excès de vitesse (p.9),
- Déposer auprès de l'agence de Genève des Nations-Unies qui produit les normes des véhicules (WP 29) un projet de norme de limiteur de vitesse pour les voitures légères (p.10),
- Définir une position française au niveau des instances européennes visant à obtenir des décisions contraignantes concernant la limitation de la vitesse de tous les véhicules à la construction (p.11),

- Vérifier la qualité des limitations de vitesse indiquées sur les routes par une expertise de la totalité du réseau routier (p.12),
- Rétablir une taxation annuelle proportionnelle à la puissance, au poids, et à la vitesse maximale (p.13).
- Immatriculer les cyclomoteurs (p.14)
- Actions sur les risques liés à l'alcool
- Organisation et évaluation du dépistage préventif d'une alcoolisation excessive (p.15),
- Programmer l'abandon des éthylotests chimiques insuffisamment sensibles (p.16),
- Action sur l'usage de la ceinture de sécurité
- Evaluation au niveau local de l'absence d'usage d'un système de retenue dans un véhicule pour fonder des actions spécifiques concernant ce risque majeur (p.17),
- Actions sur les risques liés à des formes d'incompétence ou à des pratiques incompatibles avec la conduite
- Définir une aptitude à la conduite après 65 ans (p.18),
- Interdire à certains usagers l'usage de véhicules inutilement puissants (p.19),
- Créer une infraction spécifique pour sanctionner l'usage du téléphone au volant (p.20)
- Actions sur l'infrastructure
- Assurer l'identification des risques liés à l'infrastructure par une expertise de l'ensemble du réseau (p.21)
- Organiser le financement des modifications à apporter aux infrastructures pour accroître la sécurité (p.22)
- Réduction des risques liés aux obstacles verticaux (p.23)
- Réalisation d'un guide de bonnes pratiques des aménagements sécuritaires (p.24)
- Améliorations du système de contrôle et de sanctions
- Organiser et évaluer la « fin des indulgences » (p.25),
- Etendre la notion de responsabilité du propriétaire (p.26),
- Considérer l'amélioration, du fichier des cartes grises et des permis de conduire comme une priorité absolue, commandant l'efficacité de la réforme du système de contrôle et de sanctions (p.27),
- Publier le décret sur l'immobilisation des véhicules dont la carte grise n'est pas en règle (p.28),
- Donner aux municipalités des facilités pour utiliser les contrôles automatisés de la vitesse (p.29),
- Evaluer le coût matériel et humain d'une chaîne automatisée de contrôle automatisé de la vitesse et d'autres infractions pour pouvoir optimiser sa mise en œuvre en envisageant toutes les solutions possibles (p.30).

Note sur l'équipe de recherche

L'équipe de recherche a été formée par l'association Doxa (loi 1901), association de recherche qui a une longue pratique de l'enquête et du développement de méthodes d'analyse informatisées. On trouve de multiples informations sur les activités de l'association sur le site <http://prosperologie.org>. L'équipe a été dirigée par Francis Chateauraynaud (Directeur d'Etudes à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales) et Patrick Trabal (Professeur à l'Université de Paris X - Nanterre). Elle comprend Sébastien Buisine et Henrique Rodas (doctorants ATER à l'Université Paris X - Nanterre) et Jean-Pierre Charriau (informaticien de l'association Doxa). L'équipe a bénéficié des éclairages d'Anne Bertrand, membre du Groupe de Sociologie Pragmatique et Réflexive (GSPR) de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), groupe avec lequel l'association Doxa travaille en partenariat depuis plusieurs années. Les travaux menés sur la sécurité routière ont donné lieu à de multiples séminaires, notamment sur les aspects théoriques et méthodologiques présentés dans ce rapport.

Remerciements

Cette étude n'aurait pas été menée à son terme sans l'attention et le soutien continus de Thérèse Spector de la DRAST que nous tenons à remercier particulièrement.

Les discussions organisées sous la responsabilité de Claude Gilbert, président du comité scientifique du programme GO3, nous ont permis de croiser à plusieurs reprises, nos hypothèses de travail avec celles des autres équipes dans un esprit pluridisciplinaire. On ne peut citer ici tous les participants aux séminaires. Nous espérons que ce rapport final est à la hauteur de la qualité des controverses autour d'un objet par nature collectif, la sécurité routière, qui mobilise encore trop peu les chercheurs en sciences sociales.

Nous remercions également Anne Bertrand pour ses relectures attentives de ce rapport et ses nombreuses remarques et suggestions

Bernard Gomel, trésorier de l'association DOXA, a suivi la mise en œuvre de ce contrat d'étude et nous a aussi vivement encouragés aux différentes étapes de la réalisation de cette étude.