

### *Divertissement pour Surrey*

Surrey, située environ à 25 kilomètres de Vancouver, en est la banlieue la plus importante. Chaque matin, des dizaines de milliers d'automobilistes font le trajet de la banlieue vers le centre pour aller travailler. Le flux de cet important trafic s'inverse à la fin de chaque journée lorsque les pendulaires quittent la ville pour rejoindre leurs maisons de banlieue. Chaque matin, j'accomplis le trajet jusqu'à Surrey, généralement dans la direction opposée au flux du trafic. Un jour, lorsque je revenais du travail, je vis un homme qui marchait le long de l'autoroute. Je trouvai cela étonnant, parce que l'autoroute n'est pas vraiment accessible à pied, et je me demandai pourquoi il était là. M'éloignant de l'homme, j'aperçus dans mon rétroviseur sa voiture dont lui-même s'éloignait. Voir sa voiture me fit comprendre pourquoi il était là ; il me suffisait d'ailleurs de savoir qu'il était là pour une bonne raison, quelle qu'elle ait pu être en réalité. Je remarquai aussi que le seul fait d'avoir aperçu cet homme sur le bord de la route m'avait fait émerger de cette sorte d'état de transe dans lequel me plonge chaque matin et soir ce trajet de 45 minutes au volant de ma voiture. Dans *Divertissement pour Surrey*, je décidai de me tenir debout sur le talus d'un pont au-dessus de l'autoroute transcanadienne chaque matin du lundi au vendredi pendant deux heures. Ce pont n'est visible par les automobilistes allant vers Vancouver que pendant 12 secondes, car l'autoroute opère un virage important à cet endroit. Les automobilistes peuvent m'apercevoir juste avant de passer sous le pont et de plonger vers Vancouver. J'ai porté les mêmes vêtements chaque jour où j'ai effectué ma prestation. Un jour, il pleuvait intensément et il m'était très difficile de me tenir debout sur cette pente sans glisser. Les manches de mon pull étaient trempées et le poids de l'eau les faisait pendre jusque sous mes genoux. Je ne fis que rester debout aussi immobile que possible, regardant le trafic. Après quelques jours, le journal local avait reçu des appels au sujet d'un « homme étrange planté le long de l'autoroute ». Un journaliste se rendit sur les lieux, mais je restai concentré en observant le trafic. La police vint également et m'ordonna de quitter le bas-côté. Ne leur répondant pas, les agents retournèrent dans leur voiture et partirent. Je me souviens que j'étais très nerveux lorsqu'ils me demandèrent de quitter mon emplacement. La prestation continua jusqu'au lundi suivant et ma photo parut même dans le journal. De nombreux automobilistes actionnaient leur klaxon et me faisaient signe lorsqu'ils passaient à côté de moi. Le mardi, les voitures se firent à nouveau silencieuses. Les conducteurs s'étaient habitués à ma présence quotidienne. J'étais en fait devenu un signe. Le deuxième mercredi, j'installai un panneau représentant ma silhouette à l'endroit où je m'étais posté jusque là. Cela signifiait que ma prestation était terminée.

Ken Lum, *Artist's statement for Entertainment for Surrey*  
(Laboratorium, Anvers, 27 juin-3 octobre 1999)



**INTRODUCTION**

**CE QUI FAIT LA POLICE**



Les administrations publiques et leurs représentants sont grands producteurs de « problèmes sociaux » que la science sociale ne fait bien souvent que ratifier en les reprenant à son compte comme problèmes sociologiques.

Pierre Bourdieu, *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*.

La gestion de la circulation routière est une activité aujourd'hui largement répandue. Sa nécessité est en effet reconnue par la majorité des collectivités de par le monde, en réalité partout où circulent des automobiles. Pour l'homme « de la rue », précisément, son visage prend les traits d'une panoplie d'objets et de procédés familiers : panneaux de signalisation, marques au sol, règles de conduite inscrites dans le code de la route, aménagements routiers, réglementations relatives aux véhicules automobiles, campagnes d'information et de sensibilisation au sujet des problèmes de la route, contrôles policiers, etc. La question que se posent tous les gestionnaires de la route et du trafic routier est en effet la suivante : comment organiser efficacement la circulation routière ? Bien sûr, ils y répondent différemment selon le lieu où ils se trouvent, l'époque dans laquelle ils vivent ou la fonction qu'ils exercent. Les Britanniques ont par exemple décidé de faire circuler les véhicules à gauche de la chaussée, plutôt qu'à droite comme aux Etats-Unis ou en Europe. Hier encore, en France, on hésitait à construire des carrefours giratoires, craignant l'inertie comportementale des automobilistes ; aujourd'hui, l'avancée des ronds-points semble incontournable.

Ces différentes mesures partagent cependant deux points communs. D'abord, elles poursuivent un but, en l'occurrence celui d'assurer les meilleures conditions possibles pour la circulation automobile ; autrement dit, elles se présentent, à leurs destinataires comme à nous-même, comme le produit d'actions intentionnelles, finalisées ou encore téléologiques. La gestion routière se présente comme une activité technique, c'est-à-dire comme une activité « en vue de ». Ensuite, on peut constater que toutes les réponses qui ont été et qui sont (et probablement aussi celles qui seront) apportées à cette interrogation générique (« comment gérer efficacement la circulation routière ? ») sont le fruit de l'activité, plus ou moins organisée, plus ou moins élaborée, plus ou moins systématique, de personnes, d'organisations et d'institutions *préoccupées* par un

*problème*, en l'occurrence celui de la circulation automobile. Parler de mobilité, de circulation, de trafic, et de leur gestion, c'est toujours soulever les problèmes que ces phénomènes impliquent, c'est-à-dire utiliser les registres du souhaitable, du désirable, du déplorable, du regrettable, du fonctionnel, du nécessaire, du possible, etc. Autrement dit, il semble indéniable que ces actions comportent une dimension morale ou éthique ; tout le problème, dans une optique sociologique, est de déterminer quelle est cette « dimension », sa teneur, son statut, sa consistance, son rôle.

Par conséquent, la question à laquelle tente de répondre ce livre est sensiblement différente de celle que se posent les gestionnaires de la circulation ; en effet, nous allons nous interroger ici sur les conditions dans lesquelles la question « comment gérer efficacement la circulation routière ? » peut être posée, entendue et traitée, et non sur la manière d'y répondre. Autrement dit, nous nous demanderons comment la gérabilité vient à la circulation, comment peut s'énoncer une prétention gestionnaire en matière de circulation routière, à quelles conditions la voirie et ses flux se voient « policés ». Nous ne prétendons donc pas apporter notre contribution à une politique de la mobilité, mais seulement décrire comment une telle proposition peut être formulée et reçue.

On pensera certainement que l'activité gestionnaire des responsables du trafic est liée au caractère objectivement problématique du phénomène de la circulation automobile. Si, partout dans le monde, on s'ingénie à gérer et à contrôler le trafic routier, ce serait évidemment parce que, sans cette activité permanente, les conditions de circulation seraient bien pires que celles connues actuellement : accidents, congestion, nuisances seraient sans doute telles que les routes ressembleraient à celles, infernales, dépeintes par Ange Bastiani dans son roman *Le grand embouteillage*<sup>1</sup>. Nous sommes bien, en effet, dans un monde où des voitures circulent en permanence dans tous les sens. Qu'il y ait ce fait, objectivement, on ne saurait en douter. Mais là s'arrête la nécessité et, surtout, commence la tâche sociologique. Cette dernière peut d'abord être formulée de manière générique, comme le fait Patrick Pharo en commentant la conception de la sociologie compréhensive avancée par Max Weber : *le fait physique, physiologique ou démographique le plus indiscutable n'intéresse le sociologue que pour autant que des acteurs sociaux lui accordent une signification*<sup>2</sup>. Elle peut ensuite être spécifiée et rapportée au terrain de notre étude, en s'interrogeant sur la forme et le contenu qu'y revêt cette « signification » dont parle Weber. Que certaines performances artistiques, comme celles de Pierre Vivant (son *Traffic Light Tree* installé à Lon-

---

<sup>1</sup> Paris, Jean Dullis Editeur, 1974.

<sup>2</sup> Patrick Pharo, *Le sens de l'action et la compréhension d'autrui*, Paris, L'Harmattan, 1993, p.84.

dres, illustrant notre couverture) ou de Ken Lum (*Divertissement pour Surrey*, exposé en prologue), aient pu avoir lieu (et s'incarner, pour l'une, dans un objet matériel, pour l'autre, dans une posture du corps de l'artiste vue, filmée et photographiée) nous empêche en effet de penser que le seul rapport possible à ce phénomène qu'est la circulation routière soit de nature gestionnaire. Une telle visée est en effet complètement absente de telles performances. Par conséquent, il semble que l'attribution d'une signification à un état de réalité, même considéré comme objectif et indubitable, n'est pas déterminée en son contenu par ce dernier, mais seulement occasionnée par lui, laissant ouvert ce contenu<sup>3</sup>. Cette distinction essentielle nous amène alors à poser la question : *comment* peut-il y avoir une *gestion* de la circulation ? Quelles sont – non pas ses procédés de réalisation – mais ses procédures de manifestation ?

### *Le sens de la gestion*

Lorsque l'on parle de gestion, il semble que sa signification s'appréhende au travers de l'articulation ordonnée de trois termes : celui de problème (à gérer), de technique (de gestion) et d'acteur (qui gère). Gérer, c'est pour un acteur (un individu, une entité, une organisation) agir de manière opératoire en vue de traiter un problème. Qu'il s'agisse en effet de gérer son corps<sup>4</sup>, une entreprise<sup>5</sup> ou une ville<sup>6</sup>, une telle intention gestionnaire s'accomplit toujours dans l'usage de certaines techniques, entendues comme rapports opératoires entre des gestes, des outils et un problème récurrent<sup>7</sup>. Cette définition s'applique bien sûr au cas de la circulation routière : gérer la route et son trafic, c'est pour une pluralité d'acteurs (pouvoirs publics, entreprises de génie civil, équipementiers, constructeurs, usagers) agir de manière opératoire (en développant et en utilisant des règles, des outils, des méthodes, des savoirs, etc.) dans le but de traiter le problème de la circulation, c'est-à-dire de rendre cette dernière aussi fluide, sûre et salubre que possible. On remarquera d'ailleurs que cette définition est valide au niveau collectif comme au niveau individuel : un gestionnaire du trafic (comme la Mairie de Paris ou le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports en Belgique, par exemple) mène quotidiennement une série

---

<sup>3</sup> Ibid., p.163.

<sup>4</sup> Marcel Mauss, « Les techniques du corps » [1936], reproduit dans *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1950.

<sup>5</sup> Par exemple Nicolas Dodier, *Les hommes et les machines*, Paris, Métailié, 1995 ; David Courpasson, *L'action contrainte*, Paris, PUF, 2000.

<sup>6</sup> Bruno Latour & Emilie Hermant, *Paris ville invisible*, Paris, Les Empêcheurs de penser en rond/La Découverte, 1998.

<sup>7</sup> Définition classique fournie par André Leroi-Gourhan, *L'homme et la matière*, Paris, Albin Michel, 1971 [1943], chapitre V.

d'opérations (dans son centre de gestion, respectivement le PC Lutèce ou le centre Perex à Namur, en ce qui concerne toujours ces deux exemples) en utilisant ses techniques et ses outils en vue d'éviter ou de traiter la congestion, les incidents et les nuisances du trafic routier ; mais un individu fait de même : au volant de sa voiture, il développe une série de savoir-faire et manie une série d'outils dans le but de gérer son problème qui est son déplacement, et tente de le rendre satisfaisant, sûr et confortable. Donc, chacune de ces tâches de gestion articulent ces trois notions d'acteur, de problème et de technique, même si bien évidemment les formes et les contenus de ces trois termes diffèrent dans l'un et l'autre cas.

Dans ce cadre, les sciences de gestion se présentent comme l'étude des relations entre ces pôles visant à rendre leur articulation la plus efficace possible. Elles se placent au point de vue du gestionnaire, lequel se trouve en présence, d'un côté, d'un problème (défi, tâche, obstacle) et, d'un autre côté, de techniques (moyens, outils, méthodes, savoirs). Autrement dit, elles confèrent à chacun de ces termes une substance tout en cherchant à construire leurs relations. Les termes sont donnés, tandis que leurs rapports sont malléables. Dans ces conditions, l'activité gestionnaire apparaît uniquement comme une activité combinatoire : elle se comprend à partir de ses termes. Etant donnés la nature du problème, l'état des techniques et le projet de l'acteur, la gestion apparaît non seulement compréhensible mais également fondée.

Mais la compréhension (au sens qu'a donné à ce terme l'épistémologie wébérienne) du phénomène de gestion de la circulation, et en particulier de sa forme actuelle qu'est la télématique routière, s'épuise-t-elle dans la description de tels rapports opératoires ? Nous ne le pensons pas ; car il peut encore rester au sociologue un travail de repérage des *conditions possibles de l'action telles qu'elles peuvent se penser, se préférer, se recevoir à un moment donné*<sup>8</sup>, c'est-à-dire des formes pragmatiques, à la fois cognitives, discursives et opératoires, dans lesquelles des contenus gestionnaires (objets, connaissances et complexes sociotechniques) arrivent à l'existence et deviennent socialement pertinents. C'est sans aucun doute Georg Simmel qui, le premier et de la manière la plus explicite, a donné comme tâche à la sociologie de distinguer en tout phénomène social le contenu et la forme : *les formes de l'action réciproque ou de la socialisation ne peuvent être réunies et soumises à un point de vue scientifique unitaire que si la pensée les détache des contenus, qui ne deviennent des contenus sociaux que par elles – voilà, me semble-t-il, le seul fondement*

---

<sup>8</sup> Alain Boureau, *Le simple corps du roi*, Paris, Les Editions de Paris, 1988, p.49.

qui rende pleinement possible une science spécifique de la société en tant que telle<sup>9</sup>. Or, en tant qu'elle est constituée par les actions réciproques d'un grand nombre d'individus et d'acteurs, la gestion routière ne doit pas être considérée uniquement comme une activité technique, mais bien comme un phénomène pleinement social. Autrement dit, elle peut être elle aussi l'objet de cette démarche que prône Simmel. On sait par ailleurs que cette dernière a pour son auteur une vocation généralisante : l'objectif est de dégager les formes générales de la socialisation, c'est-à-dire de l'action réciproque des individus ainsi réunis en une société. Mais dans quelle mesure notre propre recherche, portant sur un terrain apparemment circonscrit, pourrait-elle participer d'une telle visée ? La réponse se situe selon nous dans la validation de cette intuition qui nous a guidé tout long de notre parcours : l'activité gestionnaire en matière routière révélerait l'existence d'une forme sociale plus générale, qui serait celle du *problème public*. Fidèle au déroulement concret de notre recherche, et partageant par surcroît les réserves de Simmel lui-même à ce sujet, nous ne fournirons pas d'entrée de jeu une définition de cette forme sociale. Plus simplement, nous chercherons progressivement à en dégager la teneur en analysant respectivement chacun des termes du triangle gestionnaire sous l'angle de leurs contenus et des formes dans lesquelles ils se donnent à voir dans le cas du « problème de la circulation »<sup>10</sup>.

### *Les étapes d'une exploration*

Le premier chapitre introduira le lecteur dans le milieu de la gestion du trafic automobile en présentant le contenu de ce que nous appellerons la promesse télématique, terme qui recouvre les réponses qui sont apportées aujourd'hui à la quête de l'efficacité en matière de gestion routière. En effet, les gestionnaires de la route ne cessent d'affirmer que la route doit devenir « intelligente », c'est-à-dire doit devenir un système fondé sur la transmission d'informations en « temps réel ». Or, cette promesse technique ne peut exister sans un milieu qui la porte ; elle ne flotte pas dans l'air, mais circule grâce à toute une série de supports de divers types, que les chapitres 2 et 3 s'attacheront à décrire. Les institutions de la télématique routière y seront explorées, institutions au sens statique du terme (les cadres organisationnels de l'action) mais également au sens génétique du terme : comment la route intelligente a-t-elle été instituée

---

<sup>9</sup> Georg Simmel, *Sociologie. Etudes sur les formes de la socialisation*, Paris, PUF, 1999 (éd. orig. 1908), p.45.

<sup>10</sup> Nous aurons à cœur d'utiliser cette expression tout au long de notre travail ; nous la repreneons à René Béringuier, *Le problème de la circulation*, Paris, Sirey, 1929.

comme objet d'une politique publique, notamment d'une politique européenne, la première en la matière ?

Après cette « introduction », il nous faudra analyser la « posture intentionnelle »<sup>11</sup> dont se réclament les acteurs du développement de la télématique routière. Ceux-ci ne cessent en effet de faire des projets : ils programment leurs actions prochaines, prospectent les évolutions futures, promettent des solutions nouvelles, dessinent les contours de l'avenir, bref se montrent « entrepreneurs ». En d'autres mots, la qualité d'acteur se présente ici sous les traits de l'autorité, c'est-à-dire, dans notre jargon, du statut d'auteur de projet. Un projet pouvant être défini comme une visée sur le temps, les deux parties du chapitre 4 seront respectivement consacrées à l'étude de l'institution de la temporalité de l'action collective qu'est la gestion de la circulation et à la description de l'espace d'instruction d'une intentionnalité technique en cette matière. Nous appuyant, d'un côté, sur une analyse chronologique du vocabulaire utilisé par les promoteurs de la télématique routière et, d'un autre côté, sur l'étude de quelques détails du déroulement d'un projet de mise en place de feux intelligents sur le territoire de la ville de Bruxelles, nous dégagerons ce qui nous semble constituer la temporalité et la territorialité spécifiques des prétentions gestionnaires en matière routière. Sur chacun de ces deux points, nous montrerons en quoi une conception institutionnelle du sens et de sa circulation peut être soutenue ; et, surtout, en quoi une telle conception engage une autre définition de l'activité gestionnaire que celle communément admise par les acteurs eux-mêmes. Le chapitre 4 voudrait en effet montrer que cette propriété fondamentale qu'est l'intentionnalité des acteurs n'a pas une substance individuelle mais bien relationnelle. Pour être nous-mêmes des personnes, c'est-à-dire des êtres intentionnels, nous éprouvons généralement d'importantes difficultés à abandonner une vision atomiste voire solipsiste de l'acteur. Certes, la sociologie a prétendu depuis longtemps dépasser une telle conception de l'acteur mais, comme nous le montrerons, elle n'a opéré en fait qu'une transfiguration de l'interprétation naturelle en une interprétation savante, sans en changer le principe. En effet, même lorsque les sociologues ne parlent pas d'intention, de projet ou de stratégie au sens strict, ils désignent généralement les « acteurs » par un ou des attributs sur le mode de l'intention, c'est-à-dire sur le mode de ce qui leur appartient en propre, sur le mode de l'autorité. Autrement dit, si, pour la sociologie, l'acteur ne se caractérise plus par ses propriétés intuitives, il s'appréhende néanmoins au travers de ses propriétés sociales. Or, ce qui va nous intéresser ici, c'est moins de dégager ces propriétés des acteurs que de

---

<sup>11</sup> C'est à Daniel C. Dennett qu'on doit l'expression « *intentional stance* » (*La stratégie de l'interprète. Le sens commun et l'univers quotidien*, Paris, Gallimard, 1990 [1987]).

mettre au jour les procédures par lesquelles ceux-ci les constituent comme dignes d'intérêt (ou au contraire comme non pertinentes) dans un cours d'action et donc comme indicateurs d'une « objectivité » du monde et d'eux-mêmes. Ainsi formulée, notre perspective de travail s'apparente au schème herméneutique<sup>12</sup> ou, plus précisément encore, à la réduction sémantique<sup>13</sup>. C'est pourquoi, pour traiter le problème de l'intentionnalité de l'acteur et du sens de l'action, nous aurons largement recours aux notions qu'ont forgées les tenants de cette posture sociologique, sans néanmoins nous limiter exclusivement aux travaux qui s'en réclament. L'idée même d'individu, de sujet ou d'acteur pré-suppose leur identité diachronique et synchronique, autrement dit leur continuité temporelle et leur clôture spatiale. Au cours linéaire du temps (à l'intra-temporalité comme dirait Heidegger) répondrait le for intérieur de l'acteur. Comme l'écrit Louis Quéré, *l'explication causale nomologique qui procède par quantification et observation contrôlée de processus objectivés ne peut travailler qu'avec des objets à bords parfaits, avec des corps bien distincts donc bien clos, et lorsqu'il s'agit d'action sociale, avec des unités de comportements bien délimitées censées porter en elles-mêmes leur propre détermination*<sup>14</sup>. Or, si évidentes que paraissent les coordonnées spatiotemporelles de l'expérience subjective, elles n'en deviennent pas moins problématiques lorsqu'on s'intéresse aux « êtres complexes »<sup>15</sup> engagés dans un espace social comme celui du problème de la circulation. Dans quelle mesure la « promesse télématique », aperçue dès le premier chapitre, peut-elle être dite avoir un sujet, un auteur ? Quelle serait la consistance d'un tel sujet ? Peut-on parler d'intention collective, alors même que nous avons interrogé le statut de l'intention individuelle ?

---

<sup>12</sup> Selon Jean-Michel Berthelot (*L'intelligence du social. Le pluralisme explicatif en sociologie*, Paris, PUF, 1990, pp.72-75), ce schème cherche à dégager les significations dont sont porteuses les réalités sociales (actions, acteurs, objets, événements) ; celles-ci sont envisagées comme structurellement constituées à l'intérieur d'un champ sémantique donné. Pour une présentation substantielle des tenants et aboutissants de cette posture, voir Louis Quéré, *La sociologie à l'épreuve de l'herméneutique. Essais d'épistémologie des sciences sociales*, Paris, L'Harmattan, 1999.

<sup>13</sup> D'après Patrick Pharo (« La réduction sémantique en sociologie », dans Jean-Michel Berthelot (dir.), *La sociologie française contemporaine*, Paris, PUF, 2000, p.127), « cette sociologie se préoccupe davantage d'identifier et de décrire les moyens de connaissance et d'évaluation pratique des sujets sociaux, que d'expliquer des phénomènes sociaux particuliers ».

<sup>14</sup> Louis Quéré, *Des miroirs équivoques. Aux origines de la communication moderne*, Paris, Aubier Montaigne, 1982, pp.27-28.

<sup>15</sup> Par cette expression, Vincent Descombes (*Les institutions du sens*, Paris, Minuit, 1996) entend des entités collectives comme « le gouvernement », « le parti », « l'équipe », « l'entreprise », « la France », « la Commission européenne », etc., dont la qualité de sujets d'action doit être explicitée en des termes différents de ceux qui servent classiquement à fonder la capacité intentionnelle des individus physiques (voir en particulier son chapitre 14).